

Unité Départementale de l'Artois

Affaire suivie par :  
Gérard SELIN  
Tél : 03 21 63 69 17  
Fax : 03 21 01 57 26

Courriel : gerard.selin@developpement-durable.gouv.fr

Réf : B3 061-2016

## Avis de l'Autorité environnementale

<b>Demandeur</b>	DELTA 3
<b>Communes</b>	DOURGES (62) et OSTRICOURT (59)
<b>Objet</b>	Demande d'autorisation d'exploiter une plate-forme logistique sur le territoire des communes de DOURGES et OSTRICOURT Demande de permis de construire
<b>Références</b>	Dossier déposé le 11/02/2016 en préfecture du Pas-de-Calais et en préfecture du Nord Permis de construire déposé le 11/02/2016 en mairies de DOURGES et OSTRICOURT

Le projet visé ci-dessus en objet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 1 : *installations soumises à autorisation en application de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)* et de la rubrique 36 : *constructions créant une SHON (Surface Hors Œuvre Nette) supérieure à 40 000 mètres carrés* du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'avis porte sur la version du 11/02/2016 de l'étude d'impact, présente dans le dossier de demande d'autorisation ICPE et dans le dossier de demande de permis de construire.

## 1. Présentation du projet

Le projet porté par la Société DELTA 3 concerne la réalisation d'un parc d'entrepôt locatif, dénommé « lot n°3 », composé de deux bâtiments A et B comportant respectivement 10 et 14 cellules de taille identique légèrement inférieure à 6 000 m<sup>2</sup>, qui représentent donc au total une surface couverte d'environ 144 000 m<sup>2</sup>.

L'emprise du terrain d'implantation du projet est de l'ordre de 44 hectares ; les parcelles concernées sont localisées principalement sur le territoire de la commune de DOURGES (Pas-de-Calais) et aussi pour une faible surface sur celui d'OSTRICOURT (Nord). Le terrain d'assiette du projet s'intègre au sein d'une zone plus vaste repérée « zone LD » d'environ 105 hectares, qui constitue une extension de l'actuelle plate-forme multimodale et logistique DELTA 3, côté Est de cette dernière. La localisation du projet : lot n°3 de la zone LD, est matérialisée sur le plan joint en annexe 1.

Les deux bâtiments A et B seront conçus pour accueillir plusieurs exploitants, qui occuperont chacun un ou plusieurs groupes de deux cellules. Pour chaque groupe de deux cellules, l'exploitant disposera d'un espace parking dédié pour véhicules légers, d'un accès à la cour de manœuvre pour les poids-lourds au droit des cellules, de 12 quais, d'un local de charge des batteries alimentant les engins de manutention, et aussi de bureaux à l'étage.

Les 24 cellules des deux bâtiments seront destinées à recevoir tous les types de marchandises de la grande consommation, et donc majoritairement des produits finis. Dans chaque bâtiment, une cellule spécifique dite cellule « produits dangereux » pourra accueillir le cas échéant des alcools de bouche, des liquides inflammables et des aérosols.

## 2. Qualité de l'étude d'impact

### 2.1. Programme

La commercialisation de la première phase de l'actuelle plate-forme multimodale DELTA 3, déclarée d'utilité publique par arrêté inter-préfectoral du 6 octobre 2000, est en cours d'achèvement ; cette première phase aménagée dans le cadre d'une zone d'activités d'une superficie de 330 ha, comprend :

- un terminal de transport combiné, en exploitation depuis décembre 2003, qui permet le transbordement de marchandises en conteneurs et citernes entre les trois modes de transport : rail, voie d'eau et route
- un centre de services composé de deux stations de distribution de carburant dont une réservée aux poids-lourds sur abonnement, deux hôtels d'entreprises, un projet de pôle services, un campus de formation aux métiers du transport et de la logistique doté notamment d'un entrepôt école et dimensionné pour la formation de 2 000 stagiaires par an
- trois zones logistiques repérées LA : 272 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts dont un parc locatif de 150 000 m<sup>2</sup>, LB et LC de dimensions moindres, mettant en jeu des surfaces respectives de bâtiments de 68 000 m<sup>2</sup> et 21 000 m<sup>2</sup>; ces deux dernières sont des zones « embranchées fer »
- un projet de parc de services connexes aux services transports : parking poids-lourds sécurisé, restaurant, centre technique poids-lourds, location de remorques, station de lavage poids-lourds et citernes, station-service avec distribution de carburant alternatif.

Le présent projet du lot n°3 lance la phase n°2 d'aménagement de la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3. Cette seconde phase vient en continuité de la première, à l'Est du faisceau ferroviaire ; elle a aussi été déclarée d'utilité publique par arrêté inter-préfectoral signé les 09 et 30 septembre 2010 prorogé par arrêté du 30 septembre 2015 ; elle devrait comprendre au final :

- une zone logistique LD d'environ 105 ha destinée à accueillir 350 000 m<sup>2</sup> de bâtiments logistiques, dont font partie les deux bâtiments A et B du lot n°3 ; d'autres bâtiments logistiques seront édifiés ultérieurement au Sud-Ouest de cette zone
- un parc de services et de stockages spécifiques d'environ 4 ha.

Un plan joint en annexe 2 permet de localiser le projet et la zone d'extension LD vis-à-vis de la plate-forme existante.

La réalisation des travaux relatifs au projet, à savoir le lot n°3 sur la zone LD, sera échelonnée dans le temps : 5 phases sont prévues pour une durée totale des travaux estimée à 6 ans ; l'étude a pris en compte et apprécié les impacts de l'ensemble du programme de travaux.

### 2.2. Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact aborde l'ensemble des éléments du dossier nécessaires à la compréhension du projet et à l'appréciation de ses enjeux. Il permettra au public d'avoir une connaissance du contexte et des principales caractéristiques du projet, des contraintes et des enjeux environnementaux relatifs au site retenu, des raisons ayant motivé le choix du site, des impacts attendus et des mesures proposées.

*Sur le plan du formalisme, pour la lisibilité et la clarté du résumé, une rédaction synthétique aurait été préférée aux nombreuses énumérations reprises dans plusieurs tableaux. Par ailleurs, cette partie du dossier aurait dû s'efforcer de limiter le nombre d'acronymes et autres sigles non explicités.*

### 2.3. État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Le dossier présente une description claire, complète et très précise de l'état initial du site et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet.

L'étude d'impact comporte une bonne synthèse des enjeux environnementaux liés au projet et à ses effets, celle-ci a été établie en partie sur la base d'études techniques de qualité bien anticipées et a permis de définir les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour éviter ou compenser autant que faire se peut les incidences négatives liées au projet. Le niveau de précision de l'analyse correspond aux enjeux identifiés et s'appuie sur des méthodes fiables et adaptées.

Compte tenu de la nature du projet concernant un parc logistique et des caractéristiques du milieu environnant, l'Autorité environnementale considère que le principal enjeu est celui des transports et de l'adéquation des infrastructures, que doivent aussi être examinées les problématiques de nuisances sonores potentielles et de risques accidentels.

## Transports et infrastructures

Le projet s'intègre dans une zone d'activités qui offre un report modal du transport de marchandises : voie ferrée et voie fluviale ; cette dernière s'inscrit en outre dans le cadre du projet de canal Seine Nord Europe.

Les différents entrepôts du projet logistique (lot n°3 de la zone LD) seront approvisionnés par camions par voie routière ; les marchandises seront expédiées par voie routière vers les différents clients. Le site du projet devrait à terme accueillir environ 400 poids-lourds par jour et 600 véhicules légers (soit respectivement 800 et 1 200 mouvements). Il disposera d'un parking de 560 places pour les véhicules légers du personnel et des visiteurs ainsi que d'un parking poids-lourds de 50 places hors cours camions internes à l'exploitation.

Le site est accessible en voiture par plusieurs routes départementales : D160, D161 et D306 qui communiquent avec les autoroutes A1 et A21.

Une déviation de la route départementale D306 est prévue et le tronçon actuel au droit de la future zone LD deviendra une voie de desserte interne à la zone. Elle sera coupée du réseau routier départemental par un dispositif de limitation de gabarits à chaque extrémité. Cette indépendance du réseau de voirie interne à l'extension de la zone LD résulte de la volonté d'éviter les traversées des zones urbanisées voisines par les poids-lourds : leurs entrées et sorties se feront donc exclusivement par l'accès existant à partir de l'autoroute A1.

En phase travaux, les impacts susceptibles d'être occasionnés correspondent à des effets indirects sur la circulation des routes d'accès au chantier, liés en grande partie à la livraison des matériaux. Durant cette phase seront observées les mesures suivantes de réduction des impacts : gestion raisonnée des remblais du site afin de limiter les transports, mise en place d'une emprise chantier optimale, gestion des circulations aux abords de la zone de travaux et mise en place d'une signalisation adaptée.

En phase d'exploitation, l'accroissement relatif du trafic sera non négligeable sur les routes départementales, moins conséquent sur les axes autoroutiers. Parmi les mesures existantes ou envisagées pour limiter les impacts, peuvent être précisés : le dimensionnement adapté par anticipation des voiries et de l'échangeur autoroutier dès la création de la plate-forme DELTA 3, la prise en compte du trafic attendu pour le dimensionnement des nouvelles voiries, l'encouragement du personnel pour le recours aux déplacements alternatifs : transports en commun, mode doux..., la mise en place d'un plan de déplacement entreprise favorisant l'implantation d'aires de covoiturage.

Les effets cumulés sur le trafic ont été examinés en tenant compte des projets d'extension ultérieurs : lots 1 et 2 de la zone LD de la plate-forme multimodale DELTA 3 et de la zone d'activités Quai du rivage représentant 28,5 ha, aménagée sur les communes de DOORGES et NOYELLES-GODAULT : les activités futures de la zone LD dans son ensemble et de la zone Quai du Rivage engendreront une augmentation sensible du trafic dans le secteur d'étude. L'ensemble des projets concernant le schéma de circulation et les voiries de l'extension de la plate-forme multimodale permettront de compenser cet impact.

## Biodiversité/faune/flore

Au droit du site de même que dans son voisinage immédiat, aucun site du réseau Natura 2000, aucun arrêté préfectoral de protection de biotopes ni aucune réserve naturelle nationale ou régionale n'a été recensée. Une étude d'incidence sur les sites Natura 2000 localisés aux alentours du site en projet a été réalisée : elle conclut à l'absence d'impact direct ou indirect, temporaire ou permanent.

Dans l'aire d'étude, aucune Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique ou Floristique n'a été recensée. L'emprise du projet recoupe des zones humides déterminées lors des études spécifiques réalisées dans le cadre de l'extension de la plate-forme ; ces zones humides ne sont pas recensées parmi celles d'importance internationale visées par la Convention RAMSAR.

Des inventaires faune – flore ont été réalisés au droit de la future zone d'extension ; ils ont mis en évidence plusieurs espèces floristiques et faunistiques protégées, ainsi que des habitats de reproduction et aires de repos. Il faut aussi noter que le projet fait partie d'une extension sur une vaste emprise, pouvant avoir des effets de barrières sur les corridors écologiques. Un arrêté inter-préfectoral du 21 février 2013 accorde la dérogation requise sous réserve de mesures compensatoires, après avis favorable du Conseil scientifique régional du Patrimoine Naturel et avis du Comité national de Protection de la Nature.

La dérogation ainsi accordée porte sur le déplacement des espèces protégées (faune et flore) sous le contrôle d'un spécialiste agréé et sur la destruction, l'altération et la dégradation des habitats. L'arrêté de dérogation prescrit des mesures d'évitement saisonnières, la création d'habitats compensatoires : mares, pose de nichoirs..., des plantations pour recréer des corridors biologiques : haies, vergers..., l'acquisition d'une zone humide pour conservation, des mesures d'accompagnement et de suivi : suivi scientifique des habitats, suivi des végétaux..., absence d'utilisation de produits phytosanitaires, la création de zones humides compensées à l'extérieur du site (fossés, noues, mares, zone d'expansion des crues) et au sein du projet : prairies humides à l'entrée, fossés le long des limites latérales. Les zones humides du projet seront alimentées par les eaux de ruissellement.

Les mesures de réduction et de compensation des impacts du projet sur le milieu naturel, mises en œuvre à l'échelle de l'ensemble du projet d'extension de la zone LD permettront de recréer des habitats et de procéder au déplacement des espèces protégées. La préservation du milieu naturel sera traitée de manière différenciée et adaptée sur tous les espaces du site non directement nécessaires aux exploitations logistiques, et un corridor biologique traversant le site sera créé.

Les zones humides compensatoires créées au droit du site en projet et sur la surface restante de la zone d'extension devraient au final représenter plus de 14 ha.

Un suivi écologique sera réalisé sur une période de 5 années, renouvelable, au niveau des zones humides, habitats compensatoires, espèces et végétaux protégés.

### **Agriculture, consommation des terres agricoles et aménagement du territoire**

Les terrains concernés par la future extension de la zone logistique LD sont actuellement dédiés à l'agriculture, pour la quasi-totalité.

Dès l'origine du projet de la plate-forme (phase n°1), ces terrains avaient été identifiés comme étant une extension potentielle des zones logistiques, retranscrite dans les différents documents d'urbanisme de planification communaux ou inter-communaux.

Le projet d'extension a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en septembre 2010 et de la mise en compatibilité des schémas de cohérence territoriale LILLE Métropole et LENS-LIEVIN / HENIN-CARVIN. La déclaration d'utilité publique emporte l'approbation des nouvelles dispositions des plans locaux d'urbanisme des communes concernées : DOURGES et OSTRICOURT, qui ont été mis à jour en ce sens. La création de la zone d'aménagement concerté correspondant à l'extension a quant à elle été actée par arrêté inter-préfectoral signé les 1<sup>er</sup> et 10 octobre 2013.

La volonté d'étendre la plate-forme multimodale DELTA 3 qui fait partie des orientations d'aménagement du secteur vers un développement économique, permettra de mieux rentabiliser les prélèvements de terres aux exploitants et d'éviter un futur morcellement du paysage.

Le projet aura donc pour impact la modification de la destination des terrains et la consommation d'espaces agricoles. Il pourra quand même être considéré, avec une importance toute relative, que les mesures mises en œuvre permettront de limiter l'espace agricole consommé en ce sens qu'elles privilégieront la densification des projets sur la zone DELTA 3.

### **Gestion de l'eau**

Les dispositions liées à la gestion des eaux dans le cadre de l'extension de la plate-forme multimodale ont fait l'objet de l'arrêté inter-préfectoral d'octobre 2013 de création de zone d'aménagement concerté, et aussi d'un dossier loi sur l'eau. L'autorisation d'extension a été accordée au titre de la loi sur l'eau par arrêtés préfectoraux des 20 mai et 1<sup>er</sup> juillet 2014.

Le dossier met en évidence la compatibilité du projet de parc logistique (lot n°3) avec les orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois Picardie couvrant la période 2016-2021, et avec les enjeux du SAGE Marque-Deûle en cours d'élaboration.

Les eaux pluviales seront collectées et acheminées dans un réseau de noues et de prairies humides favorisant l'infiltration et l'évapo-transpiration et aussi vers un bassin de tamponnement et d'infiltration correctement dimensionné créé sur l'emprise du projet ; les eaux pluviales de voirie auront préalablement été pré-traitées par le biais de séparateurs d'hydrocarbures.

La nature des sols ne permettant qu'une infiltration limitée, une partie des eaux pluviales sera rejetée directement vers les fossés. L'ouvrage de tamponnement avant rejet devra permettre de répondre à une rétention des pluies centennales : il devrait pour ce faire présenter un volume de rétention d'environ 23 000 m<sup>3</sup> et se vidangera par débit de fuite limité de 1l/s/ha vers les fossés qui rejoindront ensuite le canal de la Deûle.

Des vannes d'isolement permettront, en cas de pollution, de couper la communication entre le réseau de collecte étanche des eaux pluviales de voirie et les noues ou bassins d'infiltration.

S'agissant de la ressource en eau, le projet de la plate-forme de stockage en phase exploitation induira essentiellement une consommation d'eau pour les besoins domestiques du personnel, soit à terme environ 800 personnes.

Les eaux usées domestiques seront traitées dans la station d'épuration voisine d'HENIN-BEAUMONT ; une autorisation pour le déversement des eaux usées non domestiques de l'ensemble de la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3 a été délivrée par le Président de la Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin le 21 mai 2015.

### Paysage

Le projet est intégré dans un paysage à la fois rural et urbain bénéficiant de grandes infrastructures. Il induira un changement de caractère de la zone ; les prescriptions du cahier des charges architecturales et paysagères et les aménagements des bâtiments (coloris et formes) et des extérieurs (structure végétale renforcée, espaces ouverts entre le projet et les autres lots pour créer des perspectives visuelles, plantations prévues sur site pour donner l'image d'un milieu boisé, création de zones humides s'accompagnant de plantations) permettront de donner aux projets de construction une identité commune à l'échelle de la zone et d'assurer une lecture positive du paysage.

### Transports et déplacements

La plate-forme multi-modale et logistique DELTA 3 a été conçue comme un site regroupant une infrastructure de transport combiné et des zones logistiques destinées à accueillir des grands centres de distribution à l'échelle européenne, afin de donner aux exploitants les conditions optimales pour le report modal.

Elle bénéficie d'une situation privilégiée en raison de la proximité des grandes infrastructures : autoroutes A1 et A21, canal de la Haute Deûle à grand gabarit et lignes ferroviaires, qui la placent au coeur d'un important tissu économique.

Ainsi que mentionné plus haut, le projet induira un impact sensible sur les voies adjacentes au site d'implantation qui a été analysé et quantifié et sera compensé par le schéma de circulation, la création de voiries pour l'extension de la plate-forme multimodale correctement dimensionnées.

La desserte de l'extension de la zone LD depuis la plate-forme actuelle permettra au projet de bénéficier de la multi-modalité de la zone d'activité, ferroviaire et fluviale. La création de l'extension vient soutenir l'arrivée prochaine du Canal Seine Nord Europe qui devrait influencer sur les trafics autoroutiers.

S'agissant du déplacement du personnel, il faut noter que le Syndicat Mixte de Dourges regroupant les collectivités locales portant le projet s'est engagé dans un processus d'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise, qui a d'ores et déjà permis le développement d'une aire de covoiturage, que des travaux d'aménagement de cheminements doux ont été réalisés et seront développés : des pistes cyclables desserviront la plate-forme DELTA 3 dans son ensemble et la déviation de la route départementale D306 en voirie interne sera équipée de pistes cyclables permettant le maintien de la trame verte (boucle piétonne des trois cavaliers). Le dossier précise qu'une ligne de bus devrait voir le jour en 2018 pour desservir la zone DELTA3 : ligne Libercourt - Hénin Beaumont entre NOYELLES-GODAULT et DELTA3. A terme les mesures devraient permettre une diminution des trafics de véhicules légers et favoriser un report modal vers les transports en commun ou les modes doux.

## **Santé et environnement**

### **Émissions dans l'air**

Des dépassements en ozone et poussières principalement liés au trafic routier important sont observés au sein du bassin Artois/Gohelle/Hainaut.

Les principales émissions atmosphériques liées au projet en phase de travaux seront celles de poussières. L'exploitant a indiqué qu'il serait amené à observer les mesures de réduction suivantes : mise en place d'un revêtement sur les voiries d'accès du chantier, limitation de la vitesse des engins et arrosage si nécessaire. En phase d'exploitation, les sources d'émission seront dues au trafic des poids-lourds de transport des marchandises lié à l'activité-même du site, au trafic des véhicules légers lié pour l'essentiel au déplacement du personnel, et dans une moindre mesure au fonctionnement des chaudières. Les mesures d'évitement et réduction observées porteront sur la conception et l'entretien des chaudières et équipements, les mesures périodiques de surveillance aux points de rejets, l'incitation au transport des marchandises par voie fluviale et voie ferrée, la réalisation d'aménagements permettant d'empêcher la traversée des zones urbaines par les poids-lourds, d'inciter le personnel à l'utilisation du covoiturage et des modes doux : pistes cyclables, transport en commun.

### **Impact sonore**

Les zones résidentielles existantes les plus proches sont situées à 70 m environ au Nord-Est et à l'Est de l'emprise du projet logistique, lot n°3 en zone LD. Le site sera en activité de 5h00 à 22h00, 7 jours sur 7.

En phase d'exploitation des bâtiments logistiques, les principales sources d'émissions sonores liées à l'activité du site seront la circulation sur site des poids-lourds et des véhicules légers. Les émissions sonores seront également liées au trafic sur les voiries externes et sur la déviation qui entraîne un rapprochement de la voirie vis-à-vis des habitations.

Le trafic extérieur engendrera un impact élevé sur les zones d'habitation à proximité. Des merlons seront aménagés au Nord et à l'Est du futur parc logistique. Les autres mesures de réduction portent sur la réalisation d'aménagements pour empêcher la traversée des zones urbaines par les poids-lourds, la limitation de vitesse sur site, l'extinction des moteurs des poids-lourds lorsque ceux-ci seront à l'arrêt.

Le dossier ne comporte pas de modélisation des niveaux de bruit en phase d'exploitation du parc logistique, dans sa version finale. *Compte tenu de la configuration spécifique du projet liée notamment à la proximité de zones résidentielles, la réalisation d'une telle modélisation aurait présenté un réel intérêt : sur ce point, l'étude d'impact indique simplement que des mesures acoustiques seront réalisées en fonctionnement de même que si besoin, une étude spécifique complémentaire pour définir des mesures techniques complémentaires, actives ou passives, permettant de satisfaire aux exigences réglementaires.*

### **Gestion des déchets**

En phase chantier, les dispositions seront observées pour limiter au maximum le volume de déchets produits, pour les trier en vue de leur valorisation ; la gestion des déchets sera intégrée dans une charte chantier propre.

En phase d'exploitation, les déchets seront collectés suivant leur typologie sur site ; des compacteurs seront mis en place ; l'élimination des déchets sera assurée dans des filières dûment autorisées et la traçabilité sera assurée.

### **Risques sanitaires**

Conformément aux dispositions de la circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation, l'analyse des effets du projet sur la santé a été réalisée de manière qualitative et basée sur le concept « sources - vecteurs - cibles » Elle porte sur les risques sanitaires liés à une exposition chronique des populations aux substances à impact potentiel, hors situations accidentelles.

La principale source d'impact potentiel liée au projet est celle liée à l'augmentation du trafic routier, poids-lourds et véhicules légers, à l'origine d'émissions de gaz de combustion et aussi de nuisances sonores. Celles-ci seront limitées notamment par les mesures suivantes : dispositifs de limitation de gabarit empêchant les poids-lourds accédant au site de traverser les zones urbaines voisines, limitation de la vitesse des véhicules sur le site et sur ses voies de desserte internes, mise à l'arrêt des moteurs en phases de chargement / déchargement, présence de merlons en bordure du site permettant d'atténuer le bruit et de minimiser le transfert des gaz d'échappement vis-à-vis des zones résiduelles proches.

L'analyse des risques sanitaires conclut à un enjeu globalement faible pour les populations riveraines.

## **Efficacité énergétique**

Les principaux postes de consommation d'énergie en phase d'exploitation seront le chauffage et la climatisation, postes concernant notamment les bureaux.

La conception des bureaux et des entrepôts permettra de réduire les consommations en énergie par la mise en place d'isolants thermiques. L'isolation respectera les exigences de la réglementation thermique 2012 dans les zones concernées.

Des sous-comptages par système seront mis en place : chauffage, ventilation, éclairage, eau chaude sanitaire, appareillage de forte puissance. La puissance des éclairages extérieurs sera adaptée au besoin et l'éclairage sera contrôlé par le biais d'une horloge ou d'un variateur crépusculaire.

## **Risques accidentels**

L'étude de sûreté et de sécurité publique a reçu un avis favorable de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité en janvier et décembre 2015.

L'étude des dangers jointe au dossier de demande d'autorisation a été menée de manière méthodique, claire et adaptée aux enjeux d'une importante plate-forme logistique ; elle s'articule de manière classique autour des axes suivants :

- description et caractérisation de l'environnement et des installations du site afin d'identifier les potentiels d'agressions externes (exemple des effets dominos liés aux installations voisines) et internes, liés eux principalement à la nature des produits entreposés
- description des cibles à protéger
- analyse de l'accidentologie
- définition de mesures de prévention et de protection prises pour la maîtrise des risques
- analyse des risques et modélisation des zones d'effets associées aux phénomènes dangereux retenus.

Au final, et compte tenu notamment des mesures de prévention qui seront observées et des mesures de protection qui seront mises en place, l'étude des dangers a pu justifier l'absence de phénomène dangereux susceptible d'entraîner des conséquences significatives pour les populations voisines.

### **2.4. Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement**

Le projet d'extension de la plate-forme est la concomitance entre les besoins du marché, l'essor de la plate-forme multimodale existante et de ses installations ainsi que de sa situation privilégiée en terme d'accès et d'infrastructures, et la disponibilité à proximité de terrains vastes.

Il est conçu pour favoriser le développement économique de l'agglomération tout en s'inscrivant dans une démarche de grande ampleur pour la prise en compte des contraintes environnementales. Il permettra d'optimiser les infrastructures de report modal existantes et de renforcer le pôle logistique du site afin de limiter la juxtaposition de parcs d'entreposage diffus ne proposant pas aux futurs exploitants des solutions pertinentes de report modal.

*L'Autorité environnementale considère que le dossier aurait dû, pour renforcer la justification du projet d'extension dont fait partie le parc logistique n°3, présenter plus clairement :*

*- l'importance relative des trafics par voies fluviales et ferroviaires vis-à-vis du trafic routier pour la plate-forme existante, l'évolution de ces trafics alternatifs depuis le démarrage des activités en 2003 et les perspectives futures de développement*

*- l'intérêt que le report modal présente pour le projet logistique du lot n°3 au regard du type de marchandises attendues, et la manière dont ce dernier pourra y recourir.*

Outre le fait que la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3 bénéficie d'une situation privilégiée en raison de la proximité immédiate de grandes infrastructures, des critères environnementaux importants ont présidé au choix de la localisation du projet logistique, parmi lesquels :

- la proximité de la plate-forme existante qui permet le bénéfice des installations déjà présentes qui ne sont pas à recréer, un trafic mieux circonscrit à la plate-forme et une distance courte pour la rejoindre, l'existence de dessertes adaptées : échangeur et voiries dimensionnés de manière anticipée pour l'extension, des liaisons douces et un réseau de transport en commun existants et dont le développement est envisagé, permettant une diminution des rejets atmosphériques et des risques d'accidents

- l'absence de contraintes réglementaires fortes sur le site, non concerné par Natura 2000, ni par la présence de Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique, ou encore de Zone d'Importance Communautaire pour les Oiseaux
- l'intérêt d'une gestion commune du paysage, des eaux pluviales et des impacts sur la faune et la flore pour l'ensemble des lots de l'extension.

### **2.5. Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

La méthodologie utilisée pour évaluer l'état initial du site retenu pour le projet et les impacts de ce dernier s'inscrit dans le cadre des textes législatifs et réglementaires en vigueur et s'appuie sur les guides reconnus par le Ministère en charge de l'environnement. L'exploitant a fait appel à des bureaux d'études spécialisés.

L'aire d'étude retenue dans le cadre de l'étude d'impact a été choisie en fonction du contexte local, de la nature et de la taille du projet. Il a été décidé d'analyser le contexte environnemental sur une emprise plus vaste que celle du lot n°3 objet de la demande, à savoir l'emprise du projet d'extension de la zone LD, étendue en outre suivant le degré d'analyse du domaine. Ainsi, le volet concernant l'étude du milieu naturel a porté sur la zone LD et les parcelles voisines, étendue à plusieurs kilomètres pour l'observation des zones protégées ; le volet relatif à la gestion des eaux a retenu l'approche par bassin versant ; le volet humain a quant à lui analysé les effets potentiels du projet dans un périmètre de 2 km.

Les sources utilisées pour la constitution du dossier de demande et de son étude d'impact sont listées en fin de ce dossier : sites internet, documents techniques, consultation de services administratifs et de leur publication, différentes études spécifiques préalables : milieu naturel et inventaires, sols, eaux superficielles et souterraines...

### **3. Conclusion**

Le dossier est de bonne qualité ; il est basé sur une connaissance précise et remarquable de l'état initial et propose une analyse pertinente des impacts du projet logistique sur les différentes composantes environnementales qu'il est susceptible de concerner, à la fois en phase travaux et en phase exploitation.

L'Autorité environnementale considère toutefois que le dossier aurait dû être plus précis sur l'importance et l'évolution des trafics par voies fluviale et ferroviaire au regard du trafic routier concernant la plate-forme multimodale et logistique en service depuis 2003, et aussi sur la manière dont le projet s'inscrit vis-à-vis des possibilités de report modal.

Elle a aussi noté l'absence de modélisation des niveaux de bruit en phase d'exploitation du futur parc logistique, qui aurait présenté un réel intérêt compte tenu des enjeux identifiés pour ce projet.

Hormis ces éléments d'appréciation, le dossier aborde les différents aspects de manière proportionnée aux enjeux.

En conclusion, la qualité du dossier permettra au public de se prononcer sur les enjeux du projet au cours de l'enquête publique.






Pour le préfet et par délégation,  
le directeur régional de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement



Vincent MOTYKA



**LÉGENDE**

-  Emprise Avifaune / amphibiens / chiroptères (source : Rainette)
-  Emprise Flore (source : Rainette)
-  Emprise extension ZLD (source : Dossier Loi sur l'Eau ZAC)
-  Emprise du projet objet du dossier
-  Rayon d'affichage 2 km



Localisation des aires d'étude (source : InfoTerre)

100



ANNEXE 2

PROJET  
LOT N°3 - ZONE L9



PLATE-FORME  
MULTIMODALE ET LOGISTIQUE  
DOUGES

**DELTA<sup>3</sup>**

