



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet de création d'un entrepôt logistique  
à Santes (59)**

n°MRAe 2017-1647

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts de France s'est réunie le 16 janvier à Lille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'un entrepôt à Santes, dans le département du Nord.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Valérie Morel, et Denise Lecocq, M. Étienne Lefebvre .*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

\* \*

*L'autorité environnementale a été saisie pour avis par courrier de l'autorité administrative instructrice des installations classées le 8 janvier 2018. Cette saisine étant conforme aux articles R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 2 mois.*

*En application de l'article R122-7 III du même code, a été consultée par courriels du 6 septembre 2017 :*

- l'agence régionale de santé Hauts-de-France ;*

*Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.*

*Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.*

## Synthèse de l'avis

La société Ports de Lille projette la construction d'un entrepôt logistique d'une emprise au sol de 42 048 m<sup>2</sup> dans le port fluvial de Santes. Cet entrepôt sera en lien avec une plateforme multimodale que Ports de Lille va créer à proximité immédiate.

Le bâtiment s'implantera sur un site précédemment à usage d'activités qui présente une diversité faunistique et floristique limitée et peu diversifiée.

Des mesures appropriées seront mises en œuvre pour déplacer une station d'orchidée *Ophrys Abeille* présente sur le site. Pour une meilleure prise en compte de la biodiversité, ces mesures de déplacement mériteraient d'être également mises en œuvre pour le plan d'*Orchis pyramidal*, orchidée rare et vulnérable en région, identifié sur la zone.

Les enjeux relatifs à l'eau, aux transports et aux risques sont appréhendés de façon globalement satisfaisante.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet, sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

## Avis détaillé

### I. Le projet

Le projet déposé par la société Ports de Lille consiste à créer un entrepôt de stockage dédié aux matières combustibles et plastiques<sup>1</sup> sur le port de Santes (59). Pour l'instant, il est notamment destiné à stocker des produits alimentaires.

La société Ports de Lille est un service extérieur de la Chambre de commerce et d'industrie Grand Lille. Elle se présente comme un ensemble multi-sites et multi-fonctions qui offre aux entreprises une large palette de prestations : aménagement et location de terrains aux entreprises, location de locaux, services (restauration, parking), prestations logistiques,....

Ports de Lille se compose de 13 ports d'importance variable et le port de Santes est le plus grand de ceux-ci. Il représente 26 % du trafic total et génère un peu moins de 2 000 emplois dont plus de 1 000 directs.

Le terrain d'implantation se situe à proximité du canal de la Deûle. Les produits stockés seront acheminés de façon privilégiée par la voie fluviale.

Le site était précédemment exploité par la société EGTN et se présentait sous la forme de plusieurs bâtiments de petites et moyennes surfaces qui ont été démolis.

Le projet consiste à construire un unique bâtiment de grande taille, composé de 8 cellules de surfaces allant de 3 735 à 5 604 m<sup>2</sup>. L'emprise au sol du bâtiment est de 42 048 m<sup>2</sup>. La hauteur des cellules au faîtage est de 13,7 m.

A proximité immédiate de ce projet d'entrepôt, Ports de Lille projette la réalisation d'une plateforme multimodale de 35 000 m<sup>2</sup> au bord du canal. L'étude d'impact analyse les impacts cumulés de l'entrepôt et de la plate-forme multimodale.

### II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs aux milieux naturels, à l'eau, aux transports et déplacements, aux risques technologiques, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

1 Matières combustibles et plastiques, au sens de la réglementation des installations classées, incluant notamment les produits alimentaires

## **II.1 Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement**

La société Ports de Lille justifie le choix du site de Santes par les motivations suivantes :

- le terrain a une vocation industrielle depuis 1863 ;
- le projet est un bâtiment de grande taille et l'exploitant ne dispose pas d'autre terrain pouvant accueillir ce type de projet ;
- la proximité du projet de plate-forme multimodale permet de privilégier le transport fluvial au transport sur route, et ainsi de désengorger les axes empruntés par les poids lourds.

## **II.2 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

La méthodologie utilisée pour évaluer les impacts du projet 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.

## **II.3 Résumé non technique**

Conformément au IV de l'article R122-5 du code de l'environnement, et afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique. Le résumé non technique est clair et conforme à l'étude générale.

## **II.4 État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

L'autorité environnementale considère que les principaux enjeux environnementaux associés au projet concernent les aspects suivants.

### **II.4.1 Milieux naturels**

Un inventaire faune/flore/habitats a été effectué au niveau de la zone du projet et des parcelles attenantes (entrepôts en exploitation au nord du projet et plate-forme multimodale à l'ouest). Une cartographie des types d'occupation du sol du site est présente dans le dossier d'étude d'impact.

La diversité floristique et faunistique observée sur l'aire d'étude est limitée et globalement composée d'espèces communes à très communes, peu diversifiées. Les inventaires sont de faible qualité, vu le trop petit nombre de jours d'inventaire. Selon le conseil national de la protection de la nature, le site ayant de faibles potentialités écologiques, une reprise de ces inventaires ne paraît néanmoins pas nécessaire.

Une station d'un unique pied d'orchidée *Ophrys Abeille*, espèce protégée, a été identifiée sur l'emprise du projet. 6 stations ont également été identifiées sur les terrains au nord du projet. Une station d'*Orchis pyramidal*, orchidée rare et vulnérable en région, a également été observée sur le site.

Conformément à l'article L.411-2 du code de l'environnement, le dossier contient la demande de dérogation liée au déplacement de l'orchidée *Ophrys abeille*. Le Conseil national de la protection de la nature a émis un avis favorable à cette demande de dérogation sous réserve du respect de certaines prescriptions qui devront être respectées.

*Au titre de la bonne prise en compte de l'environnement, l'autorité environnementale recommande que le pied d'Orchis pyramidal puisse être transplanté selon le même protocole, et avec le même soin, que celui prévu pour l'Ophrys abeille, espèce protégée mais moins rare. La collaboration et l'intervention du conservatoire botanique national de Bailleul sont à privilégier dans le cadre du suivi du transfert des pieds d'orchidée.*

L'aménagement des espaces extérieurs est traité de façon à préserver à l'entrée et en périphérie du site des espaces de biodiversité (arbres et arbustes indigènes, haies bocagères composées d'arbustes champêtres, noue) et à créer un espace moins végétalisé au centre afin de ne pas attirer d'insectes au plus proche du bâtiment. En effet, le site est destiné à stocker des denrées alimentaires pour lesquelles il est proscrit d'être en contact avec des insectes ou petits animaux. Toujours dans cette optique, l'exploitant envisage des plantations d'Eucalyptus et d'Osmanthus buckwoodi pour leur rôle répulsif sur les insectes.

*L'autorité environnementale recommande de s'assurer que la plantation d'espèces non indigènes est la seule voie alternative pour protéger le stockage de denrées alimentaires.*

Le dossier évoque la présence d'un écologue sur le site pour suivre la phase chantier. Celui-ci doit proposer des préconisations et des mesures compensatoires au regard des diagnostics réalisés.

*L'autorité environnementale recommande de joindre au dossier les préconisations et recommandations proposées par l'écologue dans le cadre du suivi de la phase chantier.*

#### **II.4.2 Gestion de l'eau**

La gestion de l'eau tient compte du projet de construction de la plate-forme multimodale à proximité immédiate du projet.

L'eau utilisée proviendra de la distribution publique. Elle est principalement utilisée pour un usage domestique.

Les eaux usées du site, constituées des eaux sanitaires, sont rejetées dans le réseau public. Les rejets d'eaux pluviales comportent :

- les eaux pluviales de toitures : elles sont tamponnées sur le site dans 2 bassins dimensionnés pour accueillir une pluie centennale. Elles sont ensuite rejetées dans la Marque.
- les eaux de voirie/parking : potentiellement polluées, elles transitent par des séparateurs à hydrocarbures avant de rejoindre les bassins de tamponnement communs.

Les eaux issues de l'entrepôt seront rejetées au niveau d'un exutoire commun avec les eaux issues de la plate-forme multimodale. Le dossier comporte l'autorisation de rejet de Voies Navigables de France sous réserve qu'il respecte notamment ses préconisations en termes de débit maximal rejeté, ce qui donne les valeurs suivantes : 2 litres par seconde et par hectare pour le projet de bâtiment soit 18 litres par seconde s'ajoutant aux 21 litres par seconde de la plate-forme, soit un débit total de 39 litres par seconde..

Vu les dispositions prises pour la gestion des eaux usées, des eaux pluviales et des eaux d'extinction incendie, le projet prend en compte la ressource en eau de manière satisfaisante.

### **II.4.3 Effets du projet sur les transports, déplacements**

L'accès au site par la route se fera depuis la route départementale 341, au nord du site. L'utilisation de cette voie permet de rejoindre la route nationale 41 puis l'autoroute A25 sans traverser les communes de Santes et Hallennes-lez-Haubourdin.

L'exploitant a réalisé des comptages routiers en septembre, début octobre 2017 afin d'évaluer de façon précise l'impact sur le trafic du projet d'entrepôt mais également l'impact cumulé avec le projet de plate-forme multimodale et un projet d'entrepôt soumis à enregistrement sur le port.

Le flux de camion entrant sur le site de l'entrepôt est estimé à 92 camions par jour. Environ 2/3 des mouvements de camions du site sont en lien avec la plateforme multimodale située à proximité. Ceci permettra de réduire de façon importante le nombre de camions qui transiteront par la route (RN41 et RD341).

L'augmentation du trafic de poids lourds sur la route départementale 341 liée au projet seul est évaluée à 5 % en entrée du port. Le flux de véhicules particuliers pour l'entrepôt est évalué, vers la route départementale 341, à 50 véhicules/jour, soit 100 mouvements. Ce flux représente une augmentation de moins de 3 % en entrée ou en sortie du port.

Par ailleurs, pour l'ensemble des projets sur la zone portuaire (plateforme multimodale, autre entrepôt et le projet objet du présent avis),

- l'augmentation du trafic poids lourds atteindra environ 27 % en entrée et en sortie vers la RD341 et pour les véhicules légers, à environ 6%,
- le flux journalier de véhicules augmentera de 130 poids lourds et 80 véhicules légers vers la nationale 41, soit respectivement 85 % et 70 % du flux de véhicules entrant et sortant du port.

L'autorité environnementale constate que la localisation de l'entrepôt à proximité de la future plateforme multimodale permettra de réduire l'impact sur le trafic routier, qui reste néanmoins significatif.

Pou

### **II.4.4 Risques accidentels**

Un résumé non technique de l'étude de dangers est présentée dans le dossier.

L'étude de dangers a permis de recenser l'ensemble des phénomènes dangereux susceptibles d'être rencontrés sur le site au travers d'une analyse préliminaire des risques. Conformément à la méthodologie des études de dangers des entrepôts reprise dans l'arrêté ministériel du 11 avril 2017, l'exploitant a étudié les scénarii d'incendie d'une cellule et de trois cellules adjacentes.

Les phénomènes susceptibles d'avoir des effets à l'extérieur des limites de propriétés ont fait l'objet d'une modélisation des effets.

L'étude de dangers a correctement été menée, de façon adaptée aux enjeux, et ne recense pas de phénomène dangereux pouvant entraîner des conséquences significatives pour les populations voisines. Aucune habitation n'est impactée par les flux thermiques modélisés.

*L'autorité environnementale n'a pas d'observation particulière sur la prise en compte de ces risques.*