

**Préfecture du Pas-de-Calais**  
Direction de la coordination des politiques  
publiques et de l'appui territorial  
Bureau des installations classées, de l'utilité  
publique et de l'environnement  
Rue Fernand Buisson  
62020 ARRAS Cedex 09

**Affaire suivie par Laurent LEGRAND**

**LR/AR N° 1A 139 081 5018 0**

N/Réf. : 174/18 – EF/SD

**Objet** : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement  
Demande d'autorisation  
Plate forme multimodale et logistique DELTA 3  
ZLD – Bât LD1

Lille, le 16 avril 2018

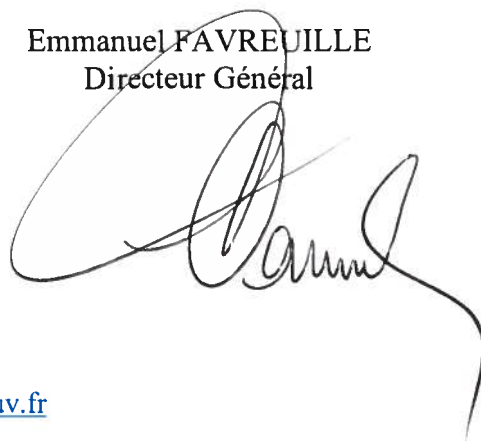
Monsieur le Préfet,

Je fais suite à l'envoi par la Préfecture de Région de l'avis de la mission régionale de l'autorité environnementale.

Je vous prie de trouver par la présente, en deux exemplaires, notre mémoire en réponse.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes respectueuses salutations.

Emmanuel FAVREUILLE  
Directeur Général



Copie par mail : [franck.berthez@pas-de-calais.gouv.fr](mailto:franck.berthez@pas-de-calais.gouv.fr)  
[laurent.legrand@pas-de-calais.gouv.fr](mailto:laurent.legrand@pas-de-calais.gouv.fr)  
[dominique.audic@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dominique.audic@developpement-durable.gouv.fr)



Mémoire en réponse à l'avis délibéré de la Mission Régionale  
d'autorité environnementale Hauts-de-France sur le projet de  
bâtiment logistique à Dourges (62) N° MRAC 2018-2289

**Bâtiment LD1**

16 avril 2018

L'avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale formule des recommandations auxquelles nous apportons des réponses par le présent mémoire.

Etat initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences – consommation foncière.

*L'autorité environnementale recommande d'explicitier le dimensionnement du projet et la recherche d'optimisation des volumes dans l'objectif de réduire l'impact sur la consommation foncière.*

Le point 6 de l'étude d'impact présente la description des solutions de substitution raisonnables et l'indication des principales raisons du choix effectué.

Il était rappelé à ce stade dans l'étude d'impact les différentes solutions d'implantation des bâtiments dans la zone logistique D et l'évaluation des avantages et inconvénients menés au stade des études préalables.

Une variante 1 proposait un bâtiment en forme de « H » qui présentait l'avantage d'une meilleure compacité du bâtiment et les inconvénients suivants :

- Consommation de foncier plus importante par rapport à la surface développée
- Difficulté à scinder le bâtiment en activités différentes
- Impact paysager

La variante 2 correspond à un bâtiment de forme rectangulaire qui présentait les avantages suivants :

- Optimisation de la surface de stockage
- Facilité à scinder en activités différentes
- Meilleur ratio entre surface de foncier et surface développée

Afin d'explicitier le choix réalisé et l'optimisation dans l'objectif de réduire l'impact sur la consommation foncière, il peut ici être ajouté que le projet de variante 1 écarté à l'issue des études préalables portait sur une surface développée de constructions d'environ 120.000 m<sup>2</sup> sur un terrain d'environ 350.800 m<sup>2</sup>, soit un ratio de construction de 0,34.

La solution 2 retenue portait sur le développement d'un bâtiment d'environ 110.000 m<sup>2</sup> sur un terrain d'environ 241.837 m<sup>2</sup>, soit un ratio de construction de 0,45.

Cette solution retenue est parfaitement conforme avec le programme des constructions inclus dans le dossier de réalisation de la ZAC ayant fait l'objet d'une approbation inter-préfecturale.

Pour mémoire, ce programme des constructions fait état pour le lot 1 d'une surface de plancher d'environ 110.000 m<sup>2</sup> sur un terrain d'environ 240.000 m<sup>2</sup>.

L'examen du plan masse montre que le projet a intégré à l'intérieur de la parcelle toutes les contraintes issues de l'arrêté au titre de la loi sur l'eau, de l'arrêté de dérogation au titre des espèces protégées et des choix effectués dans le cadre de la concertation préalable à la ZAC, et notamment :

- ❖ Des noues d'une largeur de 8 mètres et des prairies humides de grande ampleur ont été prévues pour permettre le tamponnement à l'intérieur de la parcelle des eaux pluviales selon l'occurrence centennale avec un débit de rejet régulé au maximum à 2 litres/seconde par hectare.

Ce choix évite la consommation de terres agricoles dans les espaces publics de la ZAC pour la réalisation des bassins de tamponnement des eaux pluviales mutualisés à l'échelle de la zone logistique D.

- ❖ Des haies transversales sont plantées le long des noues pour favoriser l'accueil des espèces.
- ❖ Un merlon d'environ 20 mètres d'épaisseur sera créé le long de la RD 306 et de la rue de maison rouge, afin d'assurer une protection phonique et visuelle pour les zones d'habitation. Cet ouvrage sera réalisé conformément au cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales de la ZAC et pour faire suite à la demande des élus et riverains lors des phases de concertation préalable.
- ❖ Respect du pourcentage d'espaces verts, fixé à 20% dans le P.L.U.

Il est patent qu'après intégration dans le programme des contraintes issues des autorisations administratives et prise en compte des éléments indispensables à l'exploitation logistique, il ne subsiste plus de terrain non utilisé, ce qui démontre la rationalisation du foncier agricole opérée.

Malgré la prise en compte de toutes ces contraintes à l'intérieur de la parcelle, le ratio entre surface de terrain et surfaces développées est tout à fait conforme à ce qui se pratique pour des sites logistiques.

<p>Santé – nuisances Sensibilité du territoire et enjeux identifiés</p>
---

*L'autorité environnementale recommande de préciser le niveau d'impact des nuisances sonores sur les habitations situées en deçà de 700 mètres du site et de décrire les mesures qui seront prises pour les éviter ou sinon les réduire.*

Le paragraphe 4.2.6.3 de l'étude d'impact détaille les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet en termes de bruit.

Il était notamment rappelé que la seule habitation dans l'environnement proche du site projeté est une maison à usage de résidence secondaire.

Cette habitation étant incluse dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique, une offre amiable d'acquisition a été adressée à Monsieur DORN, son propriétaire.

Il a répondu le 10 avril 2010 qu'il refusait de vendre à l'amiable et s'opposait à l'expropriation en précisant qu'il se rendait dans cette maison une fois par semaine et demandant que le périmètre du projet soit modifié (copie jointe).

Le Syndicat Mixte, concédant, a accepté de lui donner satisfaction et a entériné une modification du projet de manière à préserver le maintien de cette habitation secondaire.

Il a été précisé dans l'étude d'impact que « le respect des dispositions réglementaires sera vérifié par une nouvelle campagne de mesures du bruit au démarrage du projet puis régulièrement suivant la périodicité qui sera imposée par l'arrêté préfectoral.

Concernant la maison secondaire en limite de propriété Est, des mesures compensatoires seront étudiées si nécessaires, en fonction des conclusions de l'étude de bruit. ».

Nous pouvons préciser que dans le cas où des mesures compensatoires s'avéreraient nécessaires vis-à-vis de cette maison d'habitation à usage secondaire, la réalisation d'une prolongation des merlons serait étudiée pour abaisser les niveaux sonores.

<p>Transports et déplacements Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des transports et déplacements</p>
--

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse de l'incidence cumulée des projets sur le trafic routier et des impacts en résultant.*

L'étude d'impact détaille les estimations du trafic supplémentaire généré par le projet soit 250 mouvements PL à terme (phases 1 et 2) et 610 mouvements VL à terme (phase 1 et 2).

Elles peuvent être présentées de la manière suivante :

En ce qui concerne les impacts sur le trafic à l'intérieur de la zone multimodale et logistique Delta 3 :

Le trafic supplémentaire généré par le projet est conforme aux estimations menées à l'échelle de la ZAC « extension », sur la base desquelles ont été dimensionnées les voiries du site et l'échangeur sur l'autoroute A1.

Pour mémoire, l'étude d'impact de la ZAC faisait état d'un trafic supplémentaire pour toute l'extension (pour 330.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts) de 3.960 véhicules par jour, dont 660 PL.

En ce qui concerne les impacts sur le trafic de la route départementale

Comme cela est précisé dans l'étude d'impact, les poids lourds ne pourront accéder et repartir du site projeté que par l'accès sur l'autoroute A1.

Ils ne pourront rejoindre la route départementale 306, dont l'accès sera réservé aux VL, aux modes doux et aux services de sécurité.

Concernant les véhicules légers, on peut considérer que 50% de ces véhicules emprunteront le réseau départemental et 50% l'autoroute A1. L'augmentation sera donc de 305 mouvements. L'étude d'impact de la ZAC faisait état de comptages pour 9.778 mouvements VL. L'augmentation prévisionnelle de 3,12 % a été prise en compte dans le dimensionnement de la RD 306 déviée.

En ce qui concerne les impacts sur l'autoroute A1

Une partie significative des marchandises entrant dans l'entrepôt arrivera par les liaisons rail-route ou fleuve-route du terminal de transport combiné et rejoindra le site projeté par les voies internes de la ZAC sans emprunter l'autoroute A1.

Cependant, devant la difficulté d'estimer ce trafic en transport combiné, il a été pris le parti d'envisager l'impact maximum selon lequel la totalité du flux PL arriverait par l'autoroute A1.

L'autoroute A1 subirait donc un trafic supplémentaire maximum de 250 mouvements PL par jour, soit une augmentation de 1,3%, étant entendu que ce trafic sera en réalité diminué des mouvements qui transiteront par le terminal de transport combiné et n'emprunteront donc pas l'autoroute A1.

L'autoroute A1 subirait également la moitié du flux VL, soit 305 mouvements soit une augmentation de 0,33 %.