

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

**Construction d'un bâtiment logistique dans le
lot 1 de la zone ZL de la plate-forme
multimodale et logistique DELTA 3 à DOURGES**

AU4-1

RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

SOMMAIRE

1. LE PROJET	3
2. ENVIRONNEMENT DU PROJET	3
3. JUSTIFICATION DU PROJET	3
4. INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	5
4.1 INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT EN PHASE CHANTIER	5
4.1.1 Incidences sur le paysage et les milieux naturels	5
4.1.2 Incidences sur l'air	6
4.1.3 Incidences sur l'eau	6
4.1.4 Incidences en termes de bruit et vibrations	6
4.1.5 Incidences sur le trafic.....	6
4.1.6 Incidences sur la luminosité	7
4.1.7 Incidences en terme de déchets.....	7
4.1.8 Incidences sur la biodiversité	7
4.2 INCIDENCES NOTABLES DU PROJET EN PHASE EXPLOITATION	7
4.2.1 Incidences sur le paysage	7
4.2.2 Incidences sur l'utilisation des ressources naturelles.....	8
4.2.3 Incidences sur le sol et le sous-sol	9
4.2.4 Incidences sur l'air	10
4.2.5 Incidences sur l'eau	11
4.2.6 Incidences en termes de bruit et de vibrations	13
4.2.7 Incidences sur le trafic.....	14
4.2.8 Incidences sur la luminosité	15
4.2.9 Incidences en terme de chaleur et de radiation	16
4.2.10 Incidences en termes de déchets.....	16
4.2.11 Incidences sur la santé humaine	17
4.2.12 Incidences pour le patrimoine culturel	17
4.2.13 Incidences pour l'environnement (milieux naturels – faune flore)	17
4.2.14 Evaluation des incidences sur les zones Natura 2000.....	17
4.2.15 Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés	18
4.2.16 Incidences du projet sur le climat	18
4.2.17 Vulnérabilité du projet au changement climatique	19
4.2.18 Incidences des technologies et des substances utilisées sur l'environnement	19
4.2.19 Gestion de l'énergie	19
4.3 COMPATIBILITE DU PROJET AUX PLANS ET SCHEMAS DIRECTEURS	20
4.3.1 Compatibilité du projet au Plan Local d'Urbanisme	20
4.3.2 Compatibilité du projet au Schéma de COhérence Territoriale	20
4.3.3 Autres schémas, plans et programmes	20

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

1. LE PROJET

Le présent dossier est déposé dans le cadre d'un projet de création d'un entrepôt logistique sur la commune de Dourges, dans le département du Nord (59).

Le projet doit s'implanter sur un terrain d'environ 240 000 m², au sein de la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3 sur la commune de Dourges.

Le bâtiment en projet sera élaboré en 2 phases.

Phase 1 :

Une 1ère phase d'une superficie totale approchant 72 000 m², comportera 6 cellules de stockage de surface unitaire de près de 12 000 m².

Le bâtiment comprendra notamment des installations techniques implantés dans ou en dehors du volume de l'entrepôt :

- une chaufferie,
- deux locaux de charge de batteries,
- deux blocs bureaux et locaux sociaux en façade nord du bâtiment et deux bureaux de quais en façade sud opposée,
- un local TGBT,
- un local sprinkler.

Les 2 cuves de sprinklage de 600 m³ environ, seront situées à l'Ouest de l'entrepôt.

Phase 2 :

Une 2ème phase d'une superficie totale approchant 35 000 m² supplémentaire, comportera 3 cellules de stockage, de surface unitaire de près de 12 000 m².

Le bâtiment comprendra notamment en sus des installations de la phase 1 :

- un local de charge de batteries,
- un bloc bureaux et locaux sociaux en façade principale,
- un bureau de quai en façade opposée.

2. ENVIRONNEMENT DU PROJET

Une synthèse de l'environnement du projet est présentée dans le tableau ci-dessous.

Milieu Physique	
Topographie	L'environnement du site ne présente pas de relief particulier.
Conditions climatiques	Pas de particularités de températures ou précipitations. Les vents sont majoritairement de secteurs Nord/Nord-Est et Sud/Sud-Ouest.
Géologie	Les terrains du site étudié sont constitués d'alluvions modernes.
Sismologie	Zone de sismicité faible (zone 2).
Hydrologie - Hydrographie	Le site n'est pas implanté au sein de périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable. Il se situe néanmoins dans un secteur de forte vulnérabilité de la nappe des alluvions et des sables du landéniens pollutions. Le réseau hydrographique le plus proche au droit du site étudié est le courant de la Motte qui se jette dans le canal de la Deûle.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

Schémas de gestion des eaux	L'établissement est implanté dans le périmètre du SDAGE Artois-Picardie et du SAGE Marque Deûle.
Air	La parcelle du site est en zone périurbaine. La pollution de l'air est principalement due au trafic routier et aux activités économiques.
Acoustique	Les principales sources sonores au voisinage du site sont : <ul style="list-style-type: none"> - les voies de circulation, - les entreprises environnantes.
Milieu Naturel	
Faune Flore	Le projet prend place dans une zone soumise à un arrêté interpréfectoral de dérogation d'espèces protégées. Des mesures compensatoires sont mises en place et suivies régulièrement par l'aménageur.
Zones protégées	Le site n'est pas implanté au sein d'une zone protégée (NATURA 2000, ZNIEFF, zone humide, etc.). Il est bordé à l'Ouest par la ZNIEFF Marais et terrils d'Oignies et bois du Hautois. A l'Est du site sont également présentes les ZNIEFF « terrils 109 et 113 d'Evin-Malmaison » et la « Forêt domaniale de Phalempin, le Bois de l'Offlarde, Bois Monsieur, les Cinq Tailles et leurs lisières ».
Patrimoine historique et paysager	
Paysage	La commune de Dourges appartient à l'entité paysagère des paysages miniers. Le projet est proche de sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO.
Pollution de sol	Le site d'implantation du projet n'est pas référencé dans les bases BASIAS et BASOL. Aucune pollution des sols n'est référencée sur le terrain du projet.
Environnement humain	
Habitat	L'habitation la plus proche est située en limite Est du site étudié.
Urbanisme et Servitudes	Le projet se trouve en zone 1AUpfm du PLU : zone destinée à recevoir les installations, constructions et ouvrages de la plate-forme multimodale.
Risques naturels et technologiques	
PPRN et PPRT	Aucun PPRN ou PPRT n'est recensé sur la commune de Dourges.

3. JUSTIFICATION DU PROJET

Le choix de l'implantation du projet s'est fait selon des critères objectifs en fonction de l'environnement nécessaire à ce type d'activité, notamment de la proximité de la plateforme multimodale.

Le site, objet du dossier, est prévu pour accueillir une activité de logistique, puisqu'il est situé au sein d'une zone d'activités, à proximité de la plateforme multimodale et des axes de circulation desservant le réseau autoroutier national et international.

Le site dispose également des infrastructures nécessaires pour implanter un entrepôt.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

4. INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Cette partie a pour objectifs d'analyser les effets directs, indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet. La phase chantier et la phase d'exploitation sont traitées de façon distincte.

Cette analyse est suivie pour chaque aspect, des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les inconvénients de l'installation.

4.1 INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT EN PHASE CHANTIER

Le projet sera certifié BREEAM niveau Good. Le BREEAM (« Building Research Establishment Environmental Assessment Method », ou méthode d'évaluation de la performance environnementale des bâtiments) est le standard de certification bâtiment le plus répandu à travers le monde.

Tout en restant compatibles avec les exigences liées aux pratiques professionnelles du BTP, les objectifs d'un chantier Breeam sont de :

- limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier,
- limiter les risques sur la santé des ouvriers,
- limiter les pollutions de proximité lors du chantier,
- limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge.

La durée de chantier sera d'environ 13 mois pour la phase 1 et 9 mois pour la phase 2.

4.1.1 Incidences sur les milieux naturels

La phase chantier aura un impact limité sur les milieux naturels. La circulation des véhicules de chantier sera circonscrite à l'intérieur de la propriété et les déplacements de terres seront limités.

Un nouveau passage de l'écologue sera réalisé avant les terrassements et la construction des bâtiments. Un déplacement sera réalisé en cas de découverte d'espèces protégées.

4.1.2 Incidences sur la topographie et la géologie

Les incidences seront liées à la phase d'investigation et de terrassement durant la phase de travaux.

Les impacts sur la géologie et la topographie seront effectifs durant la phase travaux et la phase exploitation. Il s'agit d'impacts directs et permanents. Ils sont jugés négligeables vis-à-vis de la géologie et la topographie initiale du site.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

4.1.3 Incidences sur l'air

Les rejets atmosphériques en phase chantier seront constitués principalement des gaz d'échappement des véhicules et des poussières émises lors de déplacements des engins. Les mesures prises seront la limitation de la vitesse de circulation et l'arrêt des moteurs lorsque leur fonctionnement n'est pas nécessaire. Au besoin, les voies d'accès seront arrosées et un dispositif de nettoyage des roues sera mis en place.

4.1.4 Incidences sur l'eau

Eau potable

L'alimentation en eau potable pourrait donner lieu à des coupures momentanées au droit du secteur concerné durant les travaux de raccordement des réseaux.

La consommation d'eau due à la phase travaux sera négligeable et limitée à l'entretien du chantier et des engins.

Rejets d'eaux usées

Une base vie intégrant des sanitaires sera installée tout au long de la durée du chantier conformément à la réglementation en vigueur.

Rejets d'eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales en phase chantier consiste principalement en la mise en place de bonnes pratiques évitant la contamination de ces eaux : mise à disposition de kits anti-pollution, stockage des produits sur bacs de rétention,...

Eaux souterraines

En phase travaux, aucune modification ne portera sur les nappes souterraines et les mesures de gestion décrites précédemment permettront de limiter les impacts sur la qualité des eaux souterraines.

4.1.5 Incidences en termes de bruit et vibrations

Le bruit et les vibrations seront liés aux véhicules de chantier et aux différents équipements utilisés sur le chantier. Les travaux auront lieu en journée et les véhicules seront limités au nombre nécessaire. Les matériels et engins utilisés seront conformes à la réglementation en vigueur en termes d'émissions sonores. L'habitation en limite de propriété Est du site pourrait être impactée par ces travaux. Cependant, il s'agit d'une résidence secondaire qui n'est pas occupée à temps plein.

4.1.6 Incidences sur le trafic

En phase chantier, le trafic généré par les travaux représentera une faible part du trafic de la zone. La phase travaux n'aura donc pas d'effets significatifs sur le trafic. Les véhicules seront stationnés sur le site, de manière à ne pas gêner la circulation locale.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

4.1.7 Incidences sur la luminosité

En phase chantier, les travaux auront lieu en journée. Les éclairages éventuels seront liés à la sécurité des biens et des personnes.

4.1.8 Incidences en terme de déchets

Mise en place d'un tri sélectif des déchets de chantiers (essentiellement gravats / palettes / cartons / ferraille) avec un prestataire extérieur permettant de valoriser les déchets recyclables.

4.1.9 Incidences sur la biodiversité

Suite à l'arrêté interpréfectoral de dérogations des espèces protégées, des préconisations de protections ou de mesures compensatoires ont été imposées pour s'assurer de la protection des biotopes existants sur le site au regard des espèces sensibles identifiées.

Une information spécifique portant sur la biodiversité du site sera suivie par les chefs de chantiers des entreprises.

Cette dernière portera sur la présentation de la valeur écologique du site avant, pendant et après les travaux, ainsi que sur les actions mises en place sur le projet pour éviter d'impacter les biotopes au cours des travaux.

La démarche se traduit par :

- Une mobilisation des acteurs du projet (travail sur l'appropriation par les utilisateurs, accompagnement du concepteur) ;
- Une proposition d'un cadre de traitement du sujet (recensement des préoccupations, critères et méthodes pour les espaces verts, le bâtiment et les programmes, plan d'actions) ;
- L'assurance de la qualité écologique (conditions de confort, anticipation des modes d'entretien) ;
- La création de la valeur verte et de la valeur d'usage du bâtiment, notamment à travers des standards nationaux ou internationaux, tels que la certification BREEAM® déjà présentée préalablement.

4.2 INCIDENCES NOTABLES DU PROJET EN PHASE EXPLOITATION

4.2.1 Incidences sur le paysage

4.2.1.1 Description et incidences

Le paysage de la zone d'étude est structuré essentiellement par les équipements d'infrastructures et les bâtiments industriels alentours.

La zone du projet est actuellement de type friche agricole. Le projet aura une incidence sur le paysage puisqu'il industrialisera le paysage.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

Le bâtiment en projet sera construit dans le respect des contraintes d'urbanisme fixées par les règlements du PLU et la ZAC.

4.2.1.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Dès sa conception, le projet est étudié afin de l'intégrer au mieux dans son environnement, via un travail architectural soigné.

L'ensemble du site sera clos par une clôture de 2m de hauteur.

Un engazonnement et des plantations d'espaces verts seront réalisés (arbres de haute tige, bosquets, haies, etc...). Un soin particulier sera apporté au traitement architectural des façades (choix des couleurs, matériaux, etc.), dans le respect du cahier de prescriptions architecturales paysagères et environnementales faisant partie intégrante des éléments de la ZAC.

Les espaces verts et les plantations seront régulièrement entretenus.

Le merlon en limite Est et Sud du site cachera partiellement la vue sur le bâtiment depuis la RD306 déviée.

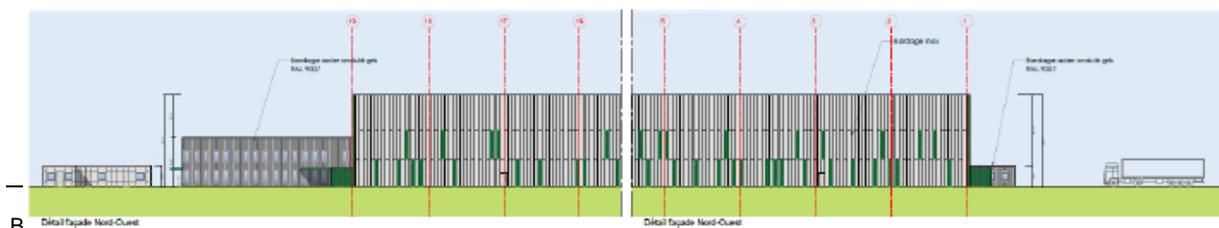
Le bardage métallique gris aluminium des façades principales est rythmée par des fentes verticales composées par du bardage gris anthracite. La limite entre les cellules est marquée visuellement par des bandes verticales de couleurs vert et rouge qui, à la demande des services du SDIS, marque la présence des murs coupe-feu. La façade sud/est reprend ce principe.

La façade du pignon à l'ouest du site se compose d'un bardage inox avec des lames de couleur verte en alternance. Cette façade inox s'inscrit dans la charte architecturale du site Delta 3.



Pour les bureaux, les façades nord/ouest et sud/est par traitées avec des panneaux de bardage plan de teinte aluminium (RAL 9007) sur les faces latérales, le bardage plan encadre un bardage métallique de la même teinte dont l'onde verticale est conforme aux CPAPE.

Sur la façade principale des bureaux, au RdC et à l'étage, se trouve des châssis vitrés fixes et ouvrants qui sont alternés avec des parties traitées en bardage plan couleur gris aluminium. Ces châssis vitrés sont mis en évidence par des cadres métalliques légèrement en débord de la façade.



Pour les espaces verts, le long de la déviation, une partie des merlons situés en espace privé sera entretenue en éco pâturage. 30 % de la surface nette de l'îlot est traité en espaces verts permettant une gestion écologique des eaux pluviales ainsi qu'un traitement arboré aux essences judicieusement sélectionnées.

La majeure partie des espaces libres est engazonnée de type prairie rustique. La totalité de la zone comportera la plantation d'environ 3.700 ml de haies d'essence locales. On retrouve des haies transversales le long des noues et en zone de stationnement ainsi qu'une plantation de massif arbustif, de pose de troncs verticaux en milieu humides et milieu sec pour favoriser le gîte d'espèces d'oiseaux.



4.2.2 Incidences sur l'utilisation des ressources naturelles

Le projet sera à l'origine de l'utilisation des ressources naturelles suivantes :

- eau potable – essentiellement pour des besoins domestiques. L'eau proviendra du réseau d'adduction de la zone. Au regard des effectifs et de l'usage du site, la consommation sera modérée.
- gaz naturel pour l'alimentation des chaudières. Les chaudières seront utilisées en période hivernale pour le maintien hors gel du bâtiment (température maximale : 11,9°C). Au regard de la puissance des installations, de leur durée de fonctionnement dans l'année et de leur utilisation, la consommation sera modérée.

4.2.3 Incidences sur le sol et le sous-sol

Impacts sur la topographie et la géologie

Les contraintes d'ordre géologique et géotechnique induisent un impact indirect du projet dont l'existence et l'ampleur sont liées à la nature et aux caractéristiques des terrains traversés. Une étude géotechnique a été réalisée par la société FONDASOL le 23/06/2014 et le 16/12/2014 et est disponible en annexe.

Les impacts sur la géologie et la topographie seront effectifs durant la phase exploitation. Il s'agit d'impacts directs et permanents. Ils sont jugés négligeables vis-à-vis de la géologie et la topographie initiale du site.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

Impacts sur la qualité des sols

En exploitation normale, le site ne générera pas d'écoulements ou de rejets pouvant être à l'origine de pollution de sol. Les écoulements accidentels sont présentés dans l'étude des dangers.

Les seules sources de pollution potentielle sont :

- les installations techniques annexes au fonctionnement du site pouvant être à l'origine d'un écoulement de produits liquides (huile dans le transformateur électrique, réserves de fuel pour les groupes motopompe du sprinklage, batteries de chariot contenant de l'acide, ...),
- les produits de nettoyage qui seront utilisés et qui peuvent présenter un risque de pollution vis-à-vis du sol et de la nappe phréatique en cas de déversement accidentel,
- les véhicules susceptibles de circuler, de se garer et qui présentent un risque de pollution en cas de rupture d'un réservoir ou fuite d'huile ou de carburants.

Il convient de noter que la probabilité de survenue des incidents cités ci-dessus est faible et surtout que les conséquences seraient limitées étant donné les faibles quantités de produits mises en jeu.

Les mesures suivantes seront mises en place afin d'empêcher l'occurrence de ces événements :

- mise sur rétention de l'ensemble des produits susceptibles de générer une pollution de l'eau et des sols. Cette mesure sera appliquée également aux réservoirs du groupe sprinkler et au transformateur à huile le cas échéant,
- confinement dans le bâtiment et les quais de chargement poids-lourds de l'ensemble des eaux d'extinction d'incendie.

4.2.4 Incidences sur l'air

4.2.4.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Les seules sources de rejets atmosphériques du projet seront liées :

- aux gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site ;
- à l'installation sprinkler, alimentée au fuel, laquelle ne fonctionne pas en phase normale d'exploitation ;
- aux rejets de gaz de combustion liés à la chaufferie gaz ;
- dans une moindre mesure, au fonctionnement discontinu de la zone de charge des batteries (dégagement d'hydrogène). Le local de charge sera ventilé afin d'éviter la formation d'une atmosphère explosible. Le rejet d'hydrogène dans l'environnement est sans conséquence (pas de toxicité).

Les déchets de faible densité (papiers, cartons) seront placés en bennes ou compacteurs, dans une zone de stockage identifiée, éliminant de ce fait le risque d'envol.

Il n'y aura pas de brûlage de déchets sur le site.

Les installations de climatisations utilisent des fluides frigorigènes HydroFluoroCarbonés de type R410A, R404A ou R407C par exemple.

Ce sont des gaz incolores, très stables chimiquement, non corrosifs, ininflammables et inexposibles. Leur potentiel de danger par rapport à la couche d'ozone est nul.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

Les activités exercées dans les cellules du bâtiment ne seront pas à l'origine de dégagement de fumées ni de poussières ou d'odeurs.

Les rejets se résument à des gaz de combustion contenant principalement des particules fines, du gaz carbonique et des oxydes d'azote.

4.2.4.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les installations de climatisations seront contrôlées suivant les périodicités réglementaires afin de limiter les risques de fuite de fluides frigorigènes.

Le groupe sprinkler et la chaufferie gaz feront l'objet d'un entretien régulier.

Afin de réduire les rejets atmosphériques liés aux poids-lourds, les mesures suivantes seront prises :

- Leurs moteur seront à l'arrêt pendant les périodes de chargement / déchargement,
- la vitesse de circulation sera limitée.

4.2.5 Incidences sur l'eau

4.2.5.1 Incidences sur les eaux

L'entrepôt sera alimenté exclusivement en eau de ville et sera raccordé au réseau d'eau potable de la ZAC.

Aucun prélèvement dans les eaux souterraines ne sera réalisé par l'exploitant.

Les utilisations de l'eau seront les suivants :

- les besoins sanitaires et en eau potable ;
- le lavage éventuel de l'entrepôt ;
- le réseau incendie.

4.2.5.2 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Eaux usées

Les eaux usées sont constituées :

- pour l'essentiel, par les eaux d'origine domestique : eaux vannes des installations sanitaires et eaux des lavabos véhiculant une charge organique,
- périodiquement par les eaux de nettoyage des sols de l'entrepôt constitués principalement de matières en suspension,
- marginalement par les eaux des essais du réseau incendie dans les cellules : ces eaux ne sont pas polluées.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

Ces eaux seront rejetées dans le réseau d'assainissement public. Une demande d'autorisation de déversement sera adressée au gestionnaire du réseau d'eaux usées

Eaux pluviales

En dehors des eaux qui s'infiltrent au sol, au droit des espaces verts, les eaux pluviales sont celles provenant des surfaces imperméabilisées. Elles sont constituées :

- des eaux de toiture. Etant donné l'activité du site et son environnement proche, ces eaux ne subiront pas de dégradation particulière en ruisselant sur les toitures du bâtiment,
- des eaux de ruissellement sur les voies d'accès et les aires de stationnement des véhicules.

Ces eaux peuvent être chargées par les sources de pollution suivantes :

- des matières en suspension, essentiellement minérales,
- des hydrocarbures (pertes de lubrifiants, de carburants),
- des divers déchets plus ou moins solides récupérés par le ruissellement.

4.2.5.3 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

La gestion des eaux pluviales du site se fera de la manière suivante :

En fonctionnement normal :

- les eaux pluviales de toiture seront rejetées directement dans les noues privées du site,
- les eaux pluviales de voirie des cours camion seront amenées via un caniveau étanche puis traitées via un Débourbeur Séparateur à Hydrocarbures avant d'être rejetées vers les noues privées,
- les eaux pluviales de voirie des parkings seront amenées via une canalisation, traitées via un Débourbeur Séparateur à Hydrocarbures avant d'être rejeté vers les noues privées.

Les eaux seront ensuite rejetées dans les noues de la ZAC avec un débit maximum de 1l/s/ha via :

- un point de rejet pour la phase 1 de débit maximum 16,4 l/s,

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

- un second point de rejet lors de la construction de la phase 2 de débit maximum 7,6 l/s.

En fonctionnement accidentel (pollution, eaux incendie), les effluents du site seront confinés à l'intérieur des cellules et au niveau des quais poids-lourds. Des vannes de barrage, asservies au système de sprinklage du bâtiment, permettront d'isoler le réseau d'eaux pluviales du site de l'extérieur.

4.2.6 Incidences en termes de bruit et de vibrations

4.2.6.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Les sources de nuisances sonores liées à l'activité de l'entrepôt se limitent au trafic routier induit par l'établissement venant :

- des réceptions et des expéditions de marchandises (poids-lourds),
- des mouvements du personnel d'exploitation (véhicules légers).

4.2.6.2 Description et incidences

➤ Sources de bruit dans l'environnement

Le projet d'implantation de la plateforme logistique est situé au niveau d'une Zone d'activités. Sur ce site, les sources de bruit identifiées sont associées principalement à la circulation automobile des axes voisins.

➤ Sources de bruit en fonctionnement

Seule la circulation de camions se fera à l'extérieur. Toutes les autres activités de manutention se feront à l'intérieur des bâtiments.

Les sources sonores dues à l'activité seront les suivantes :

- Les allers et venues des camions de livraisons,
- Le groupe sprinkler (dont le démarrage est exceptionnel ou pour essais).

Le site ne fait pas usage d'équipements bruyants de type sirènes, mégaphones... à l'exception des alertes de sécurité (alarme incendie, anti-intrusion...).

➤ Vibrations

Il s'agira de vibrations transmises par la circulation des camions sur la voirie conçue pour supporter un trafic poids lourds. Peu d'effets attendus, hormis pour l'habitation située en limite Est du projet.

4.2.6.3 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les dispositions suivantes contribueront à limiter l'impact sonore de l'établissement :

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

- implantation du projet dans une zone d'activité éloigné des habitations à l'exception de la maison en limite est ;
- les moteurs des véhicules en chargement ou en déchargement seront arrêtés ;
- les poids lourds assurant les expéditions et livraisons seront conformes au Code de la Route et la vitesse sur le site sera limitée ;
- les installations techniques seront utilisées à l'intérieur des bâtiments ;
- l'absence de sirènes périodiques ;

Des merlons plantés seront également réalisés le long de la RD 306 déviée. Ils serviront d'écran phonique et visuel. Les voiries seront par ailleurs conçues pour supporter le trafic poids-lourds limitant les phénomènes de vibrations.

L'impact acoustique du site sera réduit en raison :

- de la vitesse de circulation réduite des camions sur le site,
- de l'installation dans des locaux dédiés du groupe sprinkler,
- de l'absence de sirènes périodiques,
- de l'arrêt des moteurs durant les opérations de chargement / déchargement.

Le respect des dispositions réglementaires sera vérifié par une nouvelle campagne de mesures de 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 nécessaire e, fonction des conclusions de l'étude bruit.

4.2.7 Incidences sur le trafic

4.2.7.1 Description et incidences

L'approvisionnement et l'expédition des marchandises se feront par voie routière uniquement.

La contribution maximale prévue du projet d'entrepôt au trafic local est précisée dans le tableau ci-après.

Axe de circulation	Trafic moyen tous véhicules annuel	Trafic moyen PL annuel	Trafic moyen VL annuel
Trafic local sur l'autoroute A1 au niveau de la plate forme Delta 3	111 418 v/j	19 164 PL/j	92 254 VL/j
Trafic projet phase 1	610 mouvements	200 mouvements	410 mouvements
Contribution projet phase 1	+ 0,55 %	+ 1,04 %	+ 0,45 %
Trafic projet phase 1 et 2	660 mouvements	250 mouvements	610 mouvements
Contribution projet phase 1 et 2	+ 0,60 %	+ 1,3 %	+ 0,66 %

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

L'activité en projet entrainera au maximum une augmentation du trafic global sur l'A1 de 0,55 % répartie en une augmentation du trafic poids-lourds de 1,04% et une augmentation du trafic véhicules légers de 0,45 % à la fin de construction de la phase 1.

L'activité en projet entrainera au maximum une augmentation du trafic global sur l'A1 de 0,6 % répartie en une augmentation du trafic poids-lourds de 1,3% et une augmentation du trafic véhicules légers de 0,66 % à la fin de construction de la phase 2.

En prenant l'hypothèse de répartition du trafic à 100% pour le trafic routier, l'impact sera donc peu significatif.

Une partie des poids lourds pourra arriver en provenance de la plateforme multimodale voisine, limitant ainsi les nuisances externes dues au trafic routier sur les axes de circulation alentours.

4.2.7.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

L'accès au site pour les poids-lourds se fera côté Nord-Ouest de l'établissement. Une fois dans l'enceinte de l'établissement les poids-lourds seront dirigés vers les quais de l'établissement ou un parking d'attente dédié. Ces dispositions permettront de ne pas gêner la circulation sur le site ou sur les voies publiques.

Les quais seront aménagés de façon à permettre la manœuvre aisée des poids-lourds. Les poids-lourds sortiront du site par une sortie spécifique, située également au Nord-Ouest. Les véhicules légers stationneront sur des parkings dédiés au Nord du site (2 parkings concernant la phase 1 et 1 parking supplémentaire lors de la réalisation de la phase 2). La voie pompiers permettra de faire le tour du bâtiment, et ce, à la fin de la phase 1 et de la phase 2.

Des consignes seront établies et communiquées aux chauffeurs et aux personnels du site. Ces consignes seront affichées à l'entrée du site.

4.2.8 Incidences sur la luminosité

4.2.8.1 Description et incidences

Des lampes dirigées vers les voies et parkings assureront l'éclairage et la sécurité pour les déplacements sur le site en période nocturne. Cet éclairage sera d'une puissance équivalente à des lampadaires implantés sur la voirie publique.

Les éclairages seront uniquement orientés vers les installations du site et non pas vers le milieu naturel.

Certaines zones pourront être équipées de détecteur de mouvement pour asservir l'éclairage au passage des employés.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

4.2.8.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les éclairages extérieurs seront limités aux exigences de sécurité des personnes et à la réalisation des rondes de surveillance, et seront réglés afin qu'ils éclairent uniquement les aires de circulation internes du site, sans créer d'éblouissements sur les aires de circulation externes à l'établissement et sans impact significatif pour le voisinage.

4.2.9 Incidences en terme de chaleur et de radiation

Sans objet – le site n'émettra pas de chaleur ni de radiations.

4.2.10 Incidences en termes de déchets

4.2.10.1 Description et incidences

En matière de déchet, les quantités générées sur le site seront en majeure partie constituées de déchets valorisables (cartons, plastiques, bois des palettes).

Les déchets de papier provenant des bureaux seront collectés afin d'être valorisés.

Des déchets dangereux seront produits en faibles quantités : huiles usées, boues de séparateurs d'hydrocarbures, batteries, fluide frigorigène en cas d'intervention sur les groupes froids, tubes néons, cartouches d'encres, piles, etc.

4.2.10.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Un secteur en zone préparation sera identifié et réservé au tri des matériaux en fonction de leur recyclabilité, des quantités produites et des filières de recyclage disponibles localement.

Ces déchets triés seront placés dans des bennes ou compacteurs.

Les déchets valorisables seront repris par un professionnel de la récupération, pour être triés et mis en lots, ou directement envoyés en recyclage (papeterie, transformation du plastique...).

Sur le site, la formation du personnel permettra d'orienter correctement les déchets, en évitant les mélanges de résidus incompatibles.

L'agrément des sites retenus pour la récupération des emballages industriels devra être vérifié.

Un registre des déchets sera tenu à jour par l'exploitant afin de suivre les flux et le devenir des déchets.

En cas d'entretien sur les systèmes de climatisation, le fluide sera récupéré par l'entreprise sous-traitante, puis remis en place ou évacué pour élimination.

La vidange et le nettoyage des séparateurs d'hydrocarbures seront réalisés annuellement par une entreprise spécialisée.

L'ensemble des déchets dangereux du site sera pris en charge par des prestataires spécialisés, pour être traités ou éliminés en centres autorisés.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

4.2.11 Incidences sur la santé humaine

4.2.11.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Une habitation à usage secondaire est située en limite Est de propriété du site étudié.

Les futures activités réalisées sur le site, les dispositions techniques et organisationnelles mises en œuvre, et la nature des émissions liées aux activités de l'établissement sont décrites ci-avant.

4.2.11.2 Description et incidences

➤ Identification des dangers

L'ensemble des effets potentiels du projet a été étudié dans les paragraphes correspondants de l'étude d'impact relatifs à l'eau, à l'air, au bruit, à la gestion des déchets, etc.

L'inventaire calculé dans l'étude d'impact montre que le projet a des effets très limités sur la santé des riverains. L'exploitation du bâtiment d'entreposage n'engendrera pas de nuisances pouvant avoir des effets sur la santé.

4.2.12 Incidences pour le patrimoine culturel

Le site du projet est concerné par les secteurs prescrits dénommés S10 (lot 2 travaux Archéopole), S8 (lot 6 travaux arkémine), S5,7,9,12 (lot 1 travaux Archéopole). Les fouilles sont aujourd'hui achevées et les terrains libérés par le SRA.

4.2.13 Incidences pour l'environnement (milieux naturels – faune flore)

Un diagnostic écologique (faune/flore/habitats) sur les parcelles concernant le projet d'extension de la zone logistique LD et comprenant les parcelles du projet objet de ce dossier a été réalisé en 2010 et complété en 1012 par RAINETTE.

Les conclusions ont démontré la présence d'espèces floristiques protégées (Butome en ombelle et Oenanthe aquatique), d'espèces faunistiques protégées (Triton ponctué, alpestre, crêté et crapaud commun) et d'habitats de reproduction et d'aires de repos (Triton crêté, 24 espèces d'oiseaux protégés et 2 espèces de Chiroptères : Pipistrelle commune et Pipistrelle de Nathusius).

Une demande de dérogation a été présentée à la suite de cette étude et un arrêté fixant des mesures compensatoires a été approuvé

Le dossier de demande de dérogation, ainsi que l'avancement des mesures compensatoires sont joints au dossier.

4.2.14 Evaluation des incidences sur les zones Natura 2000

Il n'existe aucune zone Natura 2000 à moins de 6 km du site étudié.

L'activité en projet n'aura pas d'impact direct ou indirect sur les habitats et espèces des zones Natura 2000 étudiées.

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

Les travaux de réalisation du projet n'auront pas d'impact direct ou indirect sur l'habitat, la faune et la flore, au vu des distances d'éloignement. Aucun habitat classé ne sera détruit.

4.2.15 Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés

Une recherche sur le site de la DREAL Hauts de France a été réalisée afin de lister les différents avis émis par l'autorité environnementale dans les environs du projet.

Une recherche sur le site de la DREAL Hauts de France a été réalisée afin de lister les différents avis émis par l'autorité environnementale dans les environs du projet.

Un seul projet en 2017 a donné lieu à un avis de l'Autorité Environnementale : il s'agit du projet d'entrepôt logistique « LB1 » situé également sur la plateforme Delta 3.

En ce qui concerne les projets existants, un entrepôt logistique, dit « lot 3 » est en cours de construction sur la même zone d'extension LD de la plateforme multimodale.

Compte-tenu de la nature des activités et de la maîtrise des rejets du projet de plateforme logistique, il pourra y avoir un effet cumulé en terme de trafic routier.

Le tableau ci-dessous présente l'impact du projet « Lot 1 » vis-à-vis de de ces autres projets :

Projet	Trafic moyen PL journalier	Trafic moyen VL journalier
Lot 3	800 mouvements	1200 mouvements
LB 1	400 mouvements	100 mouvements
Lot 1 (phase 1)	200 mouvements	410 mouvements
Impact projet (phase 1)	16,6%	31%
Lot 1 (phase 1 et 2)	250	610 mouvements
Ajout projet (phase 1 et 2)	20,8%	47%

4.2.16 Incidences du projet sur le climat

4.2.16.1 Description et incidences

De par son activité logistique, le site engendrera des émissions de gaz à effet de serre qui sont liées principalement :

- aux déplacements de camions pour le transport des marchandises entrantes et sortantes (cœur de l'activité de logistique),
- à son fonctionnement direct nécessitant des consommations d'énergie (électricité, fioul domestique),
- au déplacement des salariés de leur domicile jusqu'au site,
- à l'utilisation de fluides frigorigènes dans les groupes froids.

4.2.16.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, les mesures mises en place sont similaires à celles prévues pour limiter les rejets atmosphériques (entretien des appareils de combustion, contrôle d'étanchéité sur les groupes froids,...).

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

Pour l'aspect transport :

- la vitesse sera limitée sur le site,
- le parking des véhicules légers sera à proximité immédiate de l'accès VL.

4.2.17 Vulnérabilité du projet au changement climatique

Le projet est peu vulnérable au changement climatique.

En effet, le projet n'est pas situé dans un environnement exposé aux risques :

- liés à la hausse du niveau de la mer (submersion marine, inondation et érosion côtière) ;
- à la sécheresse (risque incendie) ;
- aux fortes pluies (inondation) – les pluies décennales ont servi de base au dimensionnement de la gestion des eaux ;
- à la dégradation de la qualité de l'air et de l'eau ;

Le projet n'utilise pas de ressources dont la qualité et la quantité sont susceptibles de diminuer.

4.2.18 Incidences des technologies et des substances utilisées sur l'environnement

Sans objet – Pas de process industriel ni de produits dangereux mis en œuvre sur le site.

4.2.19 Gestion de l'énergie

L'énergie nécessaire au fonctionnement des activités de logistique et d'entreposage est utilisée pour :

- La circulation des camions : cet aspect n'est pas traité dans ce dossier. Il est vu de façon globale dans le cadre des programmes de développement des transports de marchandises : route, fer, voie fluviale, ...

La plateforme logistique sera raccordée à la plateforme multimodale attenante, qui constituera une possible source d'approvisionnement.

- La manutention des marchandises dans les bâtiments : elle se fait par chariots élévateurs à moteurs électriques. Ces chariots sont étudiés au stade de la conception pour limiter leur consommation énergétique.
- les bureaux et locaux sociaux seront chauffés à 11,9°C en hiver. Ils seront isolés thermiquement. Le chauffage des cellules sera réalisé via des aérothermes à eau chaude.. Les façades et les toitures seront isolées.

Les dispositions prévues pour permettre de limiter la consommation énergétique du bâtiment sont les suivantes :

- Mise en place d'horloge de sous comptage sur tous les réseaux pour suivre les consommations électriques,
- Utilisation de luminaires à faible consommation,
- Mise en œuvre d'une régulation permettant un abaissement de la température les week-ends,

DELTA 3	Demande d'autorisation environnementale	AU4-1 Résumé non technique de l'Etude d'Impact
---------	---	--

- Mise en place de dispositifs permettant de moduler l'intensité de l'éclairage selon la luminosité extérieure,
- Détection de présence pour l'éclairage des locaux sociaux et circulations,
- Isolation adaptée des locaux.

4.3 COMPATIBILITE DU PROJET AUX PLANS ET SCHEMAS DIRECTEURS

4.3.1 Compatibilité du projet au Plan Local d'Urbanisme

Le secteur d'implantation du projet se trouve en zone 1AU_{pfm} au regard du PLU.

L'analyse du projet par rapport aux dispositions du règlement de cette zone montre qu'il sera en tout point compatible avec le PLU.

4.3.2 Compatibilité du projet au Schéma de COhérence Territoriale

Le SCOT Lens-Liévin-Hénin-Carvin a été approuvé le 11 février 2008.

Le projet n'est pas directement concerné par les orientations du SCOT, ces dernières doivent être prises en compte dans les documents d'urbanisme (PLU notamment). Le projet ne va pas à l'encontre des objectifs du SCOT.

4.3.3 Autres schémas, plans et programmes

Le projet sera en tout point conforme aux orientations et/ou aux dispositions des documents suivants :

- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie
- Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Marque Deûle
- Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) du Nord Pas de Calais
- Plan Interdépartemental de Protection de l'Atmosphère (PPA) Nord et Pas de Calais
- Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PEDMA) du Nord
- Plan Régional d'Elimination des Déchets Industriels et des Déchets de Soins à Risques (PREDIS)
- Plan de gestion des déchets du BTP du Nord Pas de Calais