



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'un bâtiment logistique
à Bully-Les-Mines (62)**

n°MRAe 2018-2524

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la MRAe Hauts-de-France a été saisie le 2 mai 2018 d'une demande d'avis sur le projet de construction d'un bâtiment logistique à Bully-les-Mines.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés :

- l'agence régionale de santé-Hauts-de-France ;*
- le service départemental d'incendie et de secours du Pas-de-Calais ;*

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 19 juin 2018, la Présidente de la MRAe, après consultation des membres, a rendu 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

Le projet porté par la Société Parcolog Gestion concerne la réalisation d'un bâtiment logistique d'environ 95 500 m² et 2 050 m² de bureaux et locaux administratifs sur un terrain de 26,65 hectares situé au sein de l'extension du parc d'activités de l'Alouette, sur le territoire de la commune de Bully-Les-Mines dans le Pas-de-Calais. Le bâtiment sera proposé en location dans son intégralité ou bien scindé à un ou plusieurs logisticiens ou industriels cherchant une solution d'entreposage.

Le dossier comporte une description très succincte de l'état initial du site et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet.

Compte tenu de la nature du projet concernant un bâtiment d'entreposage de grande taille, l'autorité environnementale considère qu'un premier enjeu majeur est celui de l'artificialisation des sols. Le projet prévoit d'artificialiser 14,5 hectares sans que les impacts ne soient véritablement étudiés ni réduits.

Le projet augmente le trafic, générant des impacts sur la qualité de l'air et l'émission de gaz à effet de serre qui n'ont pas été étudiés et pour lesquels aucune solution alternative n'a été recherchée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact et d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des solutions alternatives moins impactantes pour l'environnement.

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

Avis détaillé

I. Le projet de bâtiment logistique

Le projet porté par la Société Parcolog Gestion concerne la réalisation d'un bâtiment logistique d'une hauteur de 13,79 m, composé de 10 cellules de tailles approximativement identiques d'environ 9 500 m², qui représentent au total une surface couverte proche de 98 500 m².

L'emprise du terrain d'implantation du projet est de l'ordre de 26,65 hectares. Les parcelles concernées sont localisées principalement sur le territoire de la commune de Bully-Les-Mines (Pas-de-Calais) ; une parcelle se trouve sur le territoire de la commune d'Aix-Noulette et 2 parcelles sur le territoire de la commune de Liévin. Le terrain d'assiette du projet s'intègre au sein de la phase 1 de l'extension du parc d'activités de l'Alouette, en bordure de l'autoroute A21.

Le terrain d'assiette du projet est délimité :

- Au nord par l'autoroute A21 ;
- À l'ouest et au sud par le parc d'activités de l'Alouette et des terres agricoles ;
- Au sud-est par la zone industrielle de l'Alouette ;
- À l'est par le parc d'activités de l'Alouette, puis par une ferme équestre.

Le bâtiment logistique sera conçu pour accueillir un ou plusieurs exploitants qui disposeront d'une cour accessible aux camions, de 20 places d'attente pour les poids-lourds et d'un espace de parking dédié pour 303 véhicules légers, de 4 blocs-bureaux et locaux sociaux en R+1, de 4 locaux de charge des batteries alimentant les engins de manutention et de locaux techniques (chaufferie, local sprinkleur¹). La surface imperméabilisée totale sera d'environ 144 700 m², dont 99 200 m² de toitures et 45 500 m² de surfaces imperméables autres (parking, cour camions, bassins...).

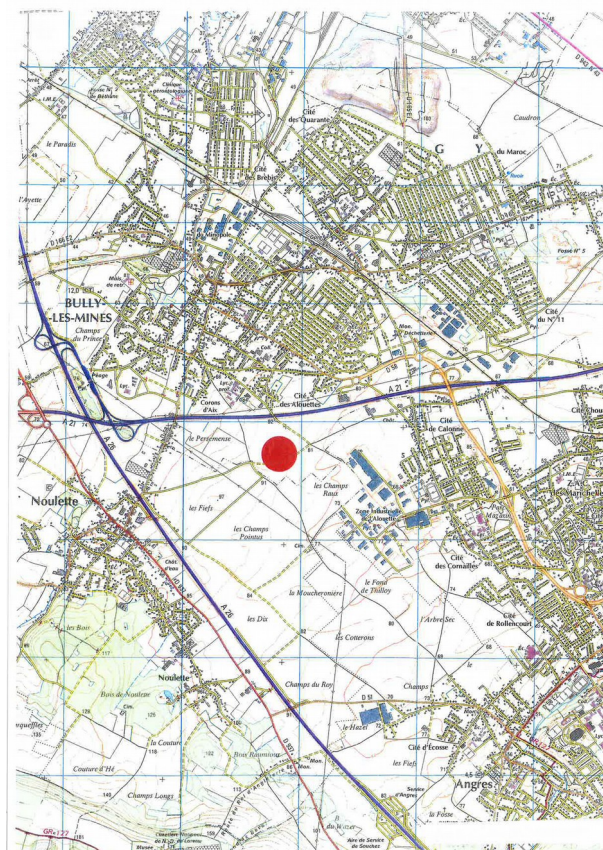
Les 10 cellules du bâtiment seront destinées à recevoir tous les types de marchandises de la grande consommation et donc majoritairement des produits finis. Elles n'abriteront pas de produits dangereux.

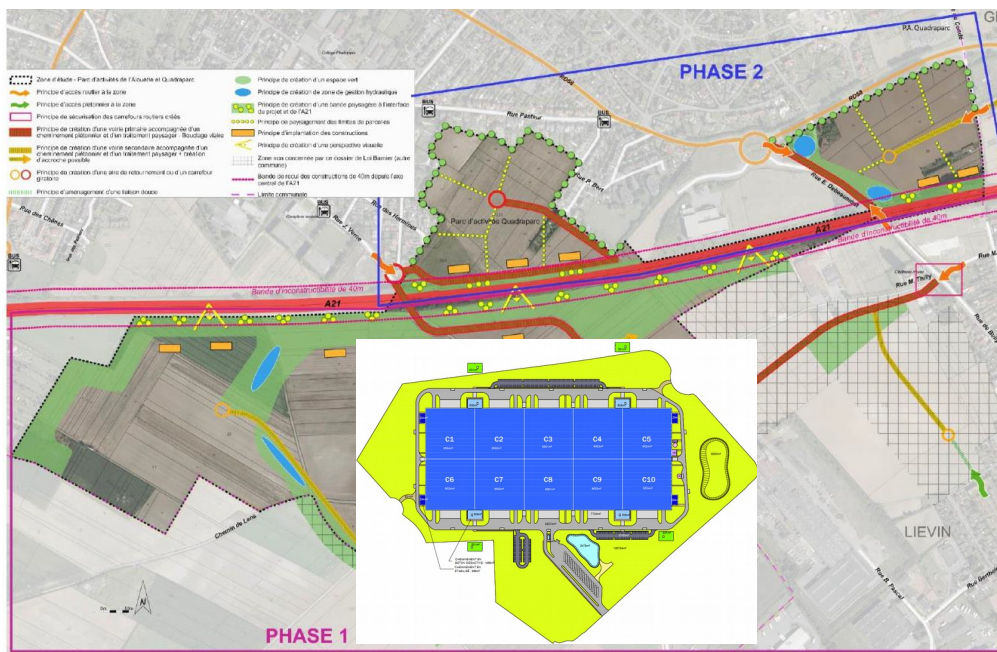
Le projet de bâtiment logistique et les activités qui y seront exercées relèvent de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement et du régime administratif instauré par la loi sur l'eau.

Il est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 1 : « installations classées pour la protection de l'environnement » et de la rubrique 39^oa) : « travaux et constructions qui créent une surface de

¹ Sprinkleur : un appareil d'extinction automatique à eau, fonctionnant seul en cas de chaleur excessive dans un local ou un site à protéger lors d'un incendie.

plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.





Parc d'activité de l'Alouette (source : Évaluation environnementale – révision avril 2018)

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 à la consommation d'espace et l'artificialisation des sols, aux milieux naturels, aux risques technologiques, aux transports et à la mobilité, à la santé (nuisances sonores et qualité de l'air), aux émissions de gaz à effet de serre, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact comprend le contenu exigé par l'article R.122-5 et l'article R.181-13 du code de l'environnement.

Le projet relevant de l'article L.181-1 du code de l'environnement, une étude de danger est jointe au dossier de demande d'autorisation.

II.2 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus

Le bâtiment logistique objet de la demande d'autorisation sera implanté dans la zone prévue pour l'extension du parc d'activités de l'Alouette. La création de la zone d'aménagement concerté de

l'Alouette correspondant à l'extension de ce parc d'activités, a été actée par arrêté préfectoral du 25 octobre 2013 et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 23 août 2010.

Le dossier met en évidence la compatibilité du projet du bâtiment logistique avec les orientations fondamentales du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie couvrant la période 2016-2021 et avec les enjeux du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle en cours d'élaboration. Ni l'articulation avec le plan de gestion des risques d'inondations, ni celle avec le plan de protection de l'atmosphère ne sont évoquées.

Le seul projet connu ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale concerne la création d'une zone d'aménagement concertée de 17,3 hectares dont la vocation première est l'habitat, avec la création de 346 logements, située vers le centre de la commune de Bully-les-Mines, au nord de l'autoroute A21. Ces deux sites étant éloignés de 2 kilomètres, il n'y aurait pas d'effet cumulé préjudiciable à l'environnement.

L'autorité environnementale recommande d'étudier l'articulation du projet avec le plan de gestion des risques d'inondations et avec le plan de protection de l'atmosphère et de les prendre en compte dans la définition du projet.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact ne mentionne pas les différentes variantes possibles de ce projet. Par contre, elle justifie le choix d'implantation du projet. Au regard de sa vocation, le parc d'activités de l'Alouette possède les qualités requises de par :

- sa situation géographique hors de l'agglomération et à proximité d'un nœud routier ;
- la disponibilité du terrain, pouvant accueillir un bâtiment d'environ 100 000 m², prêt à être aménagé ;
- sa facilité d'accès, l'autoroute A21 donnant accès aux autoroutes A26, A1 et A2.

L'autorité environnementale recommande de présenter une analyse des alternatives possibles à l'implantation du projet, notamment au regard des enjeux environnementaux et des possibilités d'accès multimodal d'une part, et d'autre part d'étudier d'autres scénarios d'aménagement plus économes d'espace.

II.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est conforme à l'étude générale. Il reprend les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

II.5 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.5.1 Consommation d'espace et artificialisation des sols

Les terrains d'assiette du futur bâtiment logistique font partie de la phase 1 de l'extension de la zone d'aménagement concertée de l'Alouette, précédemment dédiée à l'agriculture pour la quasi-totalité, mais qui était identifiée comme une extension potentielle de la zone.

Le projet imperméabilise près de 15 hectares sur une emprise de plus de 26 hectares d'anciennes terres agricoles.

Les impacts de cette imperméabilisation n'ont pas été étudiés.

L'imperméabilisation des sols agricoles sur une surface importante (15 hectares), irréversible, génère des impacts environnementaux avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols avec leurs propriétés de stockage de carbone, une modification des écoulements.

Ces impacts ne sont pas identifiés ni analysés. Le dossier ne recherche donc pas de solution alternative moins impactante.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier des solutions conduisant à réduire les surfaces imperméabilisées ;*
- *d'analyser la possibilité de végétaliser les toitures et les parkings.*

II.5.2 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé sur un terrain utilisé préalablement pour les cultures et aujourd'hui en friche. Aucune zone d'inventaire ou de protection, ni aucun corridor n'est situé à proximité du terrain. Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) les plus proches sont liées à des terroirs et situées à 2,5 km ou plus.

Le site Natura 2000 le plus proche est le site FR 3100504 « pelouses métallicoles de la Scarpe » situé à 20km du projet.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels

L'étude d'impact n'a étudié que les zonages environnementaux à proximité du terrain et conclut qu'en l'absence d'arbres sur le terrain (susceptibles d'abriter une faune nicheuse), le projet ne présente pas d'impact sur la faune et la flore.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une étude de terrain pour caractériser les habitats et, en fonction des résultats, par des inventaires faune et flore.

Le caractère humide n'est pas étudié car, est-il précisé, le projet n'est pas situé en zone à dominante humide du SDAGE, même si l'étude d'impact (page 28) indique que les terres ont tendance à s'engorger et que le drainage est indispensable pour l'agriculture.

L'autorité environnementale recommande de caractériser le terrain du projet du point de vue de son humidité, a minima par des sondages pédologiques et, si le caractère humide est avéré, de définir les fonctions rendues par les zones humides.

Compte tenu du caractère insuffisant de l'étude d'impact sur ce volet, l'autorité environnementale ne peut se prononcer sur la prise en compte par le projet des milieux et de la biodiversité.

Une fois reprise l'étude des impacts sur la biodiversité et les éventuelles zones humides, l'autorité environnementale recommande de faire évoluer le projet en fonction des résultats pour limiter les impacts sur les milieux par des mesures d'évitement en premier lieu, à défaut de réduction et en dernier lieu de compensation, à fonctionnalités au moins équivalentes.

II.5.3 Risques technologiques

L'étude de danger jointe au dossier de demande d'autorisation a été menée de manière méthodique, claire et adaptée aux enjeux d'un important bâtiment 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 éventualités d'agressions externes (exemple des effets dominos liés aux installations voisines) et internes, liés principalement à la nature des produits entreposés ;
- description des cibles à protéger ;
- analyse de l'accidentologie ;
- analyse des risques et modélisation des zones d'effets associées aux phénomènes dangereux retenus ;
- définition de mesures de prévention et de protection prises pour la maîtrise des risques.

La modélisation des zones d'effets associées aux phénomènes dangereux retenus a montré que ces zones ne sortaient pas des limites de propriété du site.

Au final, et compte tenu notamment d'importantes 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 pour les populations voisines.

II.5.4 Transports et mobilité

Le site d'implantation est directement relié à la route de desserte de la zone d'activités de l'Alouette, reliée elle-même à la route départementale 58 puis à l'autoroute A21 (rocade minière). L'autoroute A21 est donc accessible depuis le site sans traverser de zones d'habitations ; elle permet un accès direct à l'autoroute A26 (Calais-Reims) à la sortie n°6.2 et donne accès aux autoroutes A1 en contournant Lens et A2 en contournant Douai.

Le bâtiment logistique sera approvisionné par camions sur voie routière ; les marchandises seront expédiées par voie routière vers les différents clients. Le site du projet devrait à terme générer un trafic d'environ 100 poids-lourds par jour et 300 véhicules légers (soit respectivement 200 et 600 mouvements).

Le trafic moyen journalier annuel recensé en 2015 sur l'autoroute A21 avant la sortie n°7 est de 49 006 véhicules, dont 4 117 poids-lourds. La route départementale 58 au niveau de la sortie n°7 compte 30 010 véhicules, dont 1 170 poids-lourds. L'autoroute A26 enregistre pour sa part un trafic moyen journalier annuel de 26 600 véhicules, dont 3 900 poids-lourds au nord de l'autoroute A21 et 18 200 véhicules dont 3 100 poids-lourds au sud de l'autoroute A21. L'augmentation du trafic constatée sera donc inférieure à 2%.

S'agissant du transport de marchandises, le porteur du projet s'engage, afin de limiter les trajets routiers, à optimiser le taux de remplissage des poids-lourds.

S'agissant du déplacement du personnel, la desserte ferroviaire de la commune de Bully-les-Mines est assurée par la gare de Bully-Grenay située à proximité du centre-ville. Par ailleurs, la commune de Bully-les-Mines est desservie par des lignes de bus qui permettent de rejoindre les agglomérations avoisinantes : Lens, Béthune, Lille et Arras. Cependant il apparaît que la partie sud de l'autoroute ne bénéficie pas d'une très bonne desserte en transports en commun.

Afin de compléter le volet lié aux déplacements, l'autorité environnementale recommande de développer les possibilités d'accès au site par les modes doux à partir de la gare de Bully-Grenay ainsi que les mesures envisagées pour développer le covoiturage des salariés.

II.5.5 Nuisances sonores, qualité de l'air, émissions des gaz à effet de serre et climat

Le projet par l'activité routière qu'il génère aura des impacts sur la qualité de l'air, les gaz à effet de serre, le climat et le bruit. Le projet prévoit également une chaudière et la recharge de batteries, dont le dossier indique que les émissions seront conformes à la réglementation.

Il est indiqué que les nuisances sonores seront limitées notamment par les mesures suivantes : accès des poids-lourds au site depuis l'autoroute A21 sans traverser les zones urbaines voisines, limitation de la vitesse des véhicules sur le site à 30 km/h et sur ses voies de desserte internes, mise à l'arrêt des moteurs en phases de chargement / déchargement. Les habitations les plus proches sont situées à une centaine de mètres au nord du site, de l'autre côté de l'autoroute A21. L'évaluation des nuisances sonores du projet dans l'environnement a mis en évidence un impact faible au niveau de ces habitations.

L'étude d'impact conclut sans aucune analyse que le projet aura un impact faible sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre compte tenu du trafic déjà existant. Elle omet que le projet, par l'artificialisation qu'il engendre, réduira également le stockage de carbone

Par ailleurs, le projet s'implante dans un secteur couvert par un plan de protection de l'atmosphère, mis en place du fait de problématiques de qualité de l'air, dont il n'est pas tenu compte. Il ne se réfère pas non plus aux engagements pris par la France pour la réduction des gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier précisément les impacts du projet sur la qualité de l'air, les gaz à effet de serre et le climat ;*
- *de reprendre la démarche d'évaluation environnementale pour étudier des options moins impactantes, avec notamment la recherche d'autres solutions de transport que le tout routier et d'autres solutions d'aménagement permettant de préserver davantage d'espace agricole ou naturel ;*
- *d'étudier la possibilité d'utiliser les toitures pour la production d'énergie renouvelable.*