

SEPTEMBRE 2018

MEMOIRE EN REPONSE A L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

PARCOLOG GESTION

Parc d'Activités de l'Alouette
BULLY LES MINES (62 160)



ENVIRONNEMENT

• **SONIA DADI environnement**
• > conseil en environnement,
ingénierie et études techniques

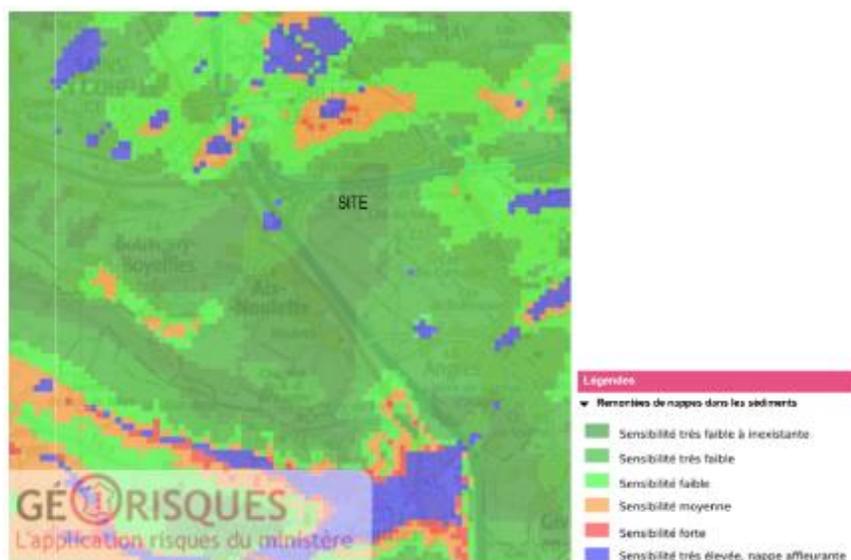
• 19 bis, avenue Léon Gambetta
92120 MONTRouGE
TÉL : 01.46.94.80.64
• *sonia.dadi@sdenvironnement.fr*

Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale Hauts-de-France sur le projet d'un bâtiment logistique à Bully-Les-Mines (62) n°MRAeN°2018-2524

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.

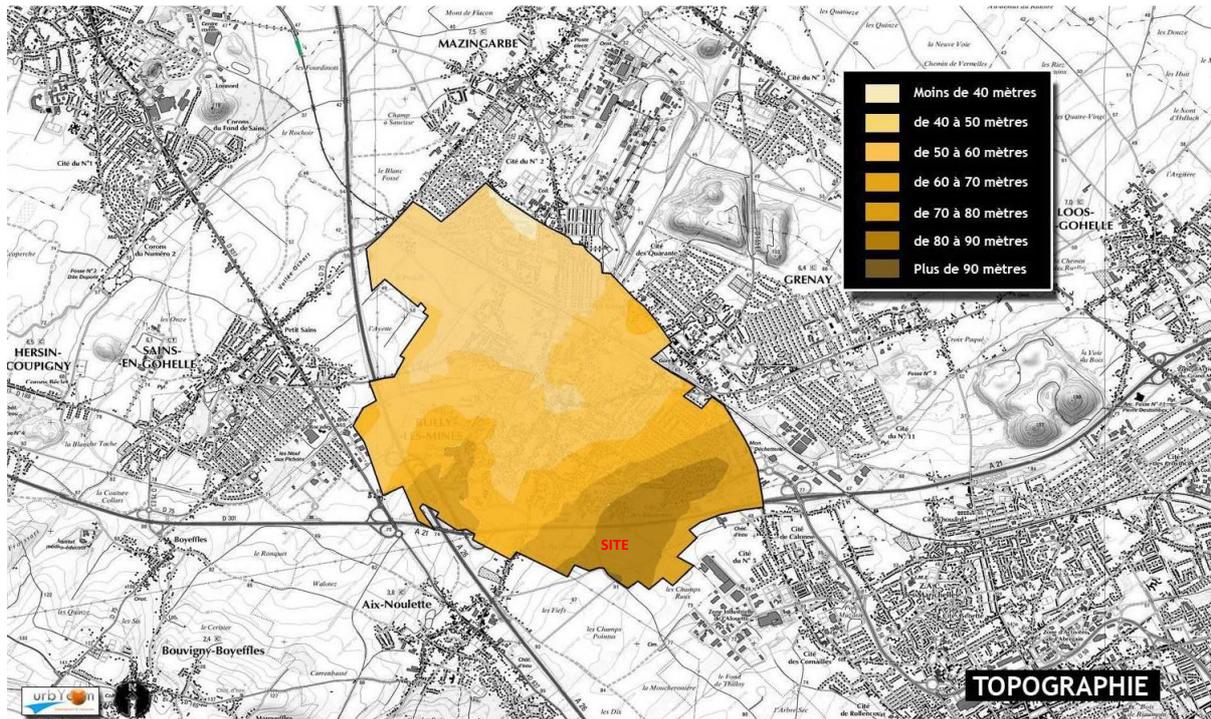
Plan de Gestion des Risques d'Inondation

Comme indiqué dans l'étude d'impact (p28/29), le terrain se situe dans une zone de sensibilité très faible à inexistante concernant le risque de remontée de nappe.



Le terrain d'implantation du projet n'est pas non plus concerné par le risque d'inondation par débordement de cours d'eau ou par ruissellement (source Géorisques). Nous avons indiqué dans l'étude d'impact (p27) que le projet sera implanté à environ 800 mètres à l'Est du Surgeon et à une altitude d'environ 90 mètres.

La carte ci-dessous, extraite des documents d'urbanisme, permet de constater que le site sera implanté sur les hauteurs de la commune.



La carte d'aléa inondation par débordement ou ruissellement n'avait pas été jointes au dossier car nous avons considéré que le site n'était pas exposé à ce risque comme permettent de le constater les cartes de synthèses des Territoires à Risque Inondation présentées ci-après (TRI de Béthune et TRI de Lens). Nous rappelons que ces cartes de TRI permettent d'identifier des zones inondables pour des événements fréquents (période de retour 10 et 30 ans), moyens (retour de 100 et 300 ans) mais également pour des événements extrêmes (retour 1000 ans).

Les événements extrêmes les plus proches sont situés au Nord de Mazingarbe à environ 5 km du site et à l'Est de Lens, à environ 9 km du site.

Nous confirmons donc que le site n'est pas impacté par le risque inondation et n'est donc pas concerné par les stratégies locales de gestion de ce risque élaborées dans le cadre du Plan de Gestion des Risques d'Inondation 2016-2021 du Bassin Artois-Picardie.

Nous précisons cependant que les eaux pluviales du site seront gérées à la parcelle par la création d'un bassin d'infiltration dimensionné pour un temps de retour de 20 ans. Ainsi, les eaux drainées sur les surfaces imperméabilisées pour la réalisation du projet seront infiltrées directement sur site (après traitement pour les eaux de voiries). L'imperméabilisation des sols n'entraînera donc pas d'augmentation du risque d'inondation au niveau du site et des terrains voisins.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère

Le PPA Nord-Pas-de-Calais a été approuvé le 27 mars 2014. Son arrêté inter préfectoral de mise en œuvre a été signé le 1er juillet 2014.

Ce plan a vocation à réduire les pollutions de toutes sortes, dans la durée, de telle manière à restaurer la qualité de l'air. Il vise en priorité la réduction des particules et des oxydes d'azote.

Il est compatible avec le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE).

Le PPA Nord – Pas-de-Calais propose 3 thématiques de mesures de bon sens ainsi que 14 actions réglementaires. Ces différents points sont listés ci-dessous :

Mesures de bon sens :

- Résidentiel-tertiaire
 - Isoler le bâtiment,
 - Avoir un système de chauffage à haut rendement,
 - Modérer la température de chauffage.
- Transport
 - Réduire les usages de la voiture,
 - Grouper ses déplacements,
 - Privilégier les transports en commun, même ponctuellement.
- Urbanisme
 - Densifier pour réduire les déplacements,
 - Privilégier dans les choix d'aménagement les modes actifs et les transports en commun,
 - En zone urbaine, si le chauffage par la biomasse est choisi à privilégier dans les unités de forte puissance

Mesures réglementaires :

Réglementaire 1 : Imposer des valeurs limites d'émissions pour toutes les installations fixes de combustion dans les chaufferies collectives ou les installations industrielles

Réglementaire 2 : Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion au bois

Réglementaire 3 : Rappeler l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts

Réglementaire 4 : Rappeler l'interdiction du brûlage des déchets de chantiers

Réglementaire 5 : Rendre progressivement obligatoires les Plans de Déplacements Entreprises, Administration et Etablissements Scolaires

Réglementaire 6 : Organiser le covoiturage dans les zones d'activités de plus de 5000 salariés

Règlementaire 7 : Réduire de façon permanente la vitesse et mettre en place la régulation dynamique sur plusieurs tronçons sujets à congestion en région Nord - Pas-de-Calais

Règlementaire 8 : Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme

Règlementaire 9 : Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact

Règlementaire 10 : Améliorer la connaissance des émissions industrielles

Règlementaire 11 : Améliorer la surveillance des émissions industrielles

Règlementaire 12 : Réduire et sécuriser l'utilisation des produits phytosanitaires – Actions Certiphyto et Eco-phyto

Règlementaire 13 : Diminuer les émissions en cas de pic de pollution : mise en œuvre de la procédure interpréfectorale d'information et d'alerte de la population

Règlementaire 14 : Inscrire des objectifs de réduction des émissions dans les nouveaux plans de déplacements urbains (PDU) et plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) à échéance de la révision pour les PDUi existants

Compatibilité du projet avec les objectifs du PPA

Le projet sera en accord avec les mesures réglementaires du PPA qui le concernent :

Règlementaire 1 : L'entrepôt sera chauffé par des aérothermes à eau chaude raccordés à des chaudières gaz. Ces chaudières respecteront les normes de rejets réglementaires, elles seront entretenues et contrôlées régulièrement.

Règlementaire 2 : Le site ne comportera pas d'équipement de combustion au bois.

Règlementaire 3-4 : Tout brûlage sera interdit sur le site.

Règlementaire 5-6 : Le recrutement se fera préférentiellement dans les zones d'habitation proches afin de réduire les déplacements en provenance et vers les domiciles. Covoiturage et liaisons douces – voir ci-dessous.

Règlementaire 7 : Le projet PARCOLOG GESTION se connectera au réseau viaire par le biais d'une voie nouvelle, créée pour desservir les nouveaux lots de la ZAC. Cette voie sera dimensionnée pour un trafic poids-lourds, des ronds-points sont prévus pour assurer la fluidité du trafic. La vitesse sur site sera limitée à 30 km/h. Un parking PL est prévu à l'entrée du site afin d'éviter tout stationnement de poids-lourds sur la voie publique qui pourrait gêner la circulation.

Règlementaire 10 et 11 : L'établissement présentera que peu de sources de rejets atmosphériques.

En effet, aucun procédé industriel générant des rejets atmosphériques ne sera implanté sur le site, les seuls rejets seront :

- les échappements des véhicules transitant sur le site,
- les gaz de combustion de l'installation de chauffage,
- le dégagement d'hydrogène des locaux de charge des batteries.

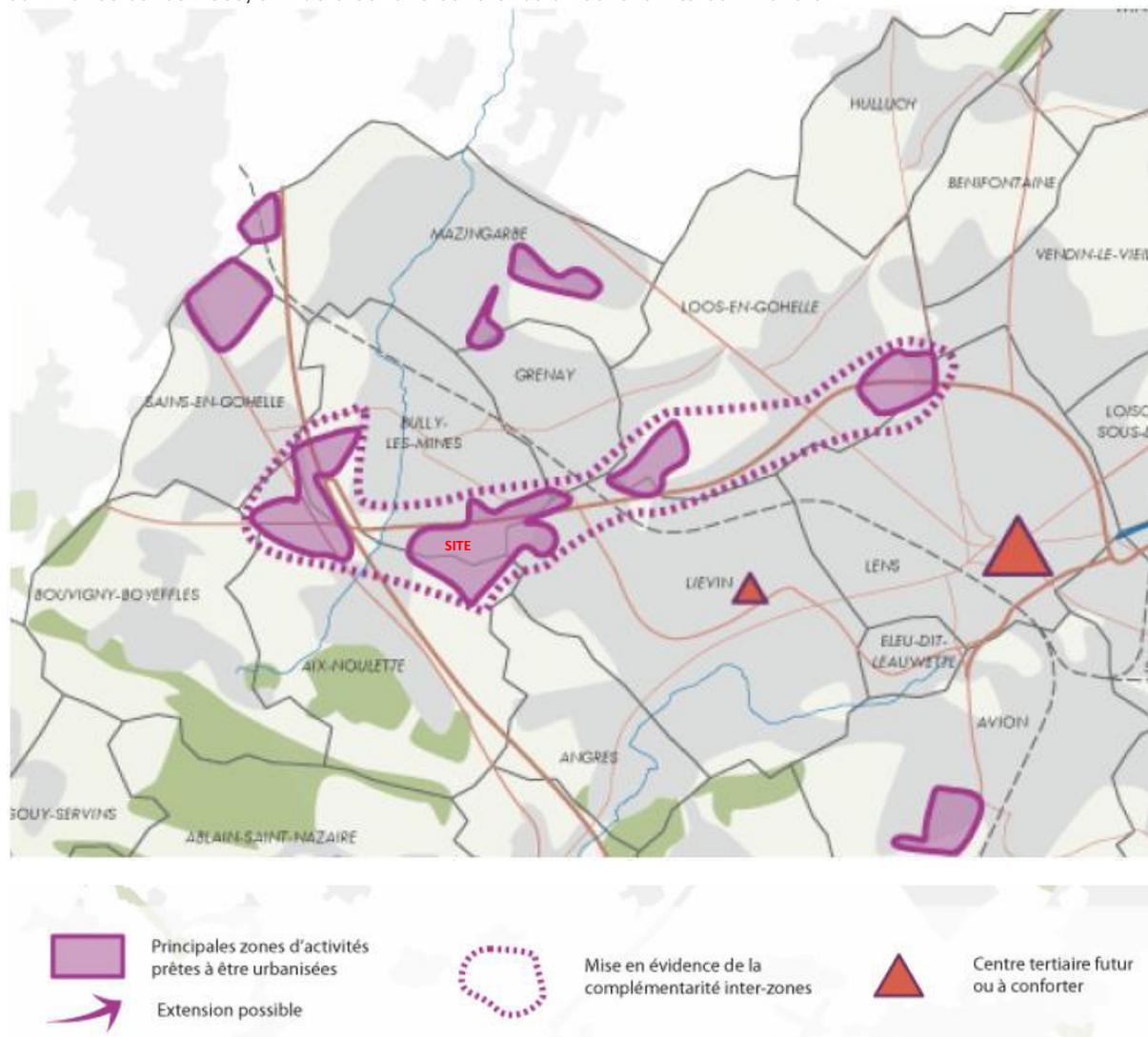
Les mesures prises pour limiter l'impact du projet sur l'air sont :

- pour les PL : respect des normes anti-pollution, limitation de la vitesse sur le site et arrêt des moteurs lors des opérations de chargement / déchargement,
- pour les locaux de charge : contrôle régulier des batteries des chariots élévateurs,
- pour la chaufferie : mise en place de chaudières conformes aux normes en vigueur, contrôle et entretien régulier de celles-ci.

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.

Le projet PARCOLOG s'intègre dans un projet plus global de développement économique qui s'étend sur les communes de Bully-les-Mines, Liévin, Grenay et Aix-Noulette pour assurer une cohérence au niveau du territoire.

Pour ces parcs d'activités, le SCOT prescrit la mise en évidence de la complémentarité inter-zones entre les communes concernées, afin de créer une cohérence à l'échelle intercommunale.

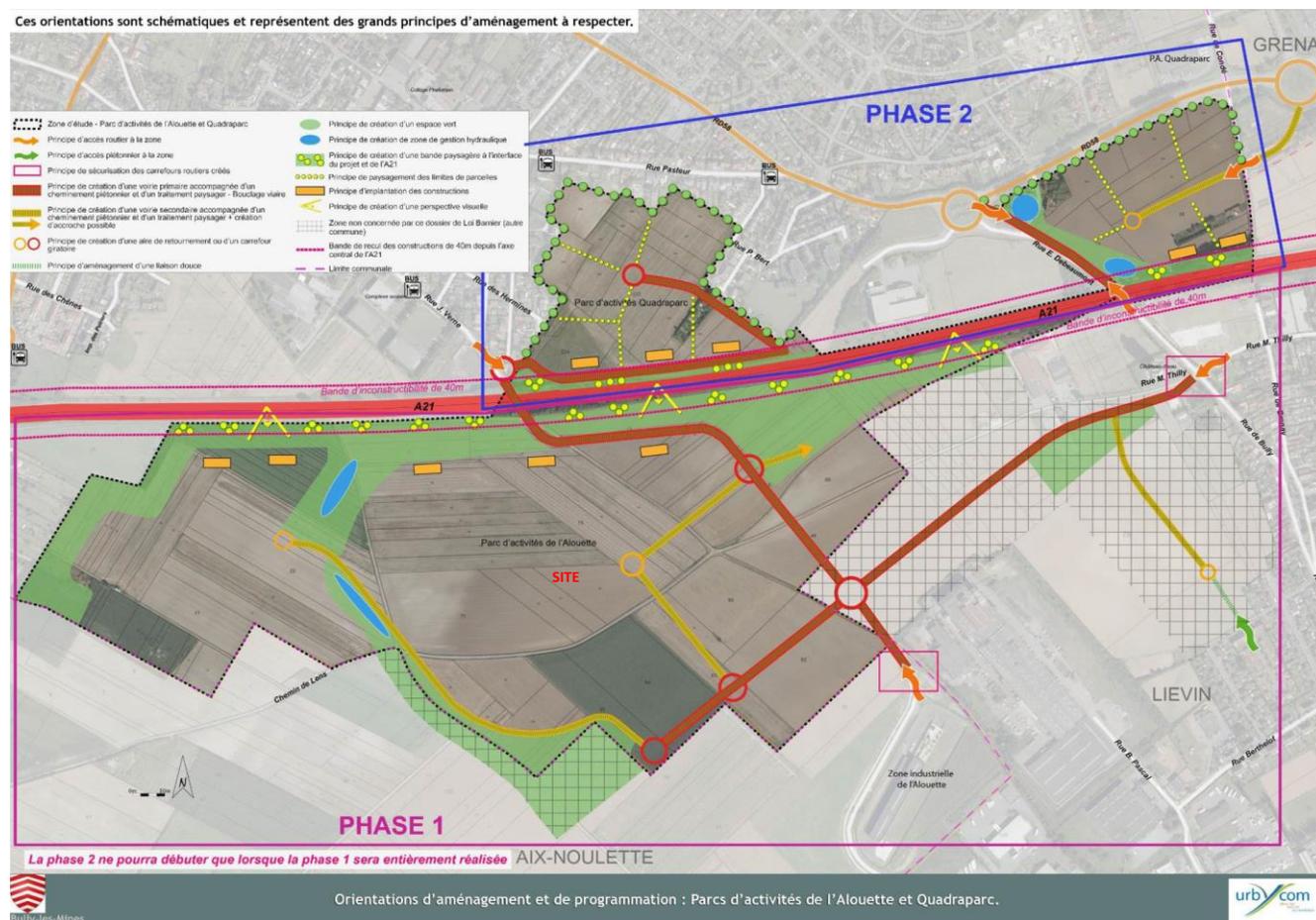


Le projet communal consiste à maintenir le dynamisme et la vitalité du territoire, tout en préservant le cadre de vie. L'objectif est de pérenniser l'existant et de favoriser le développement économique, tout en assurant une intégration paysagère de qualité des zones d'activités.

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable reconnaît l'importance des zones d'activités et maintient le principe d'équilibre entre l'emploi et l'habitat.

Trois zones économiques sont en projet sur la commune : le parc d'activités Quadraparc, le parc d'activités de l'Alouette et le parc d'activités « les jardins de l'Artois ». Bully-les-Mines est traversée par des axes de transit constituant des vitrines pour l'économie d'une part et des zones pour l'emploi d'autre part.

Le projet d'extension de la ZAC de l'Alouette au Sud de la Commune de Bully-les-Mines (secteur de développement économique) constitue la première phase de ce projet intégré aux documents d'urbanisme de la commune.

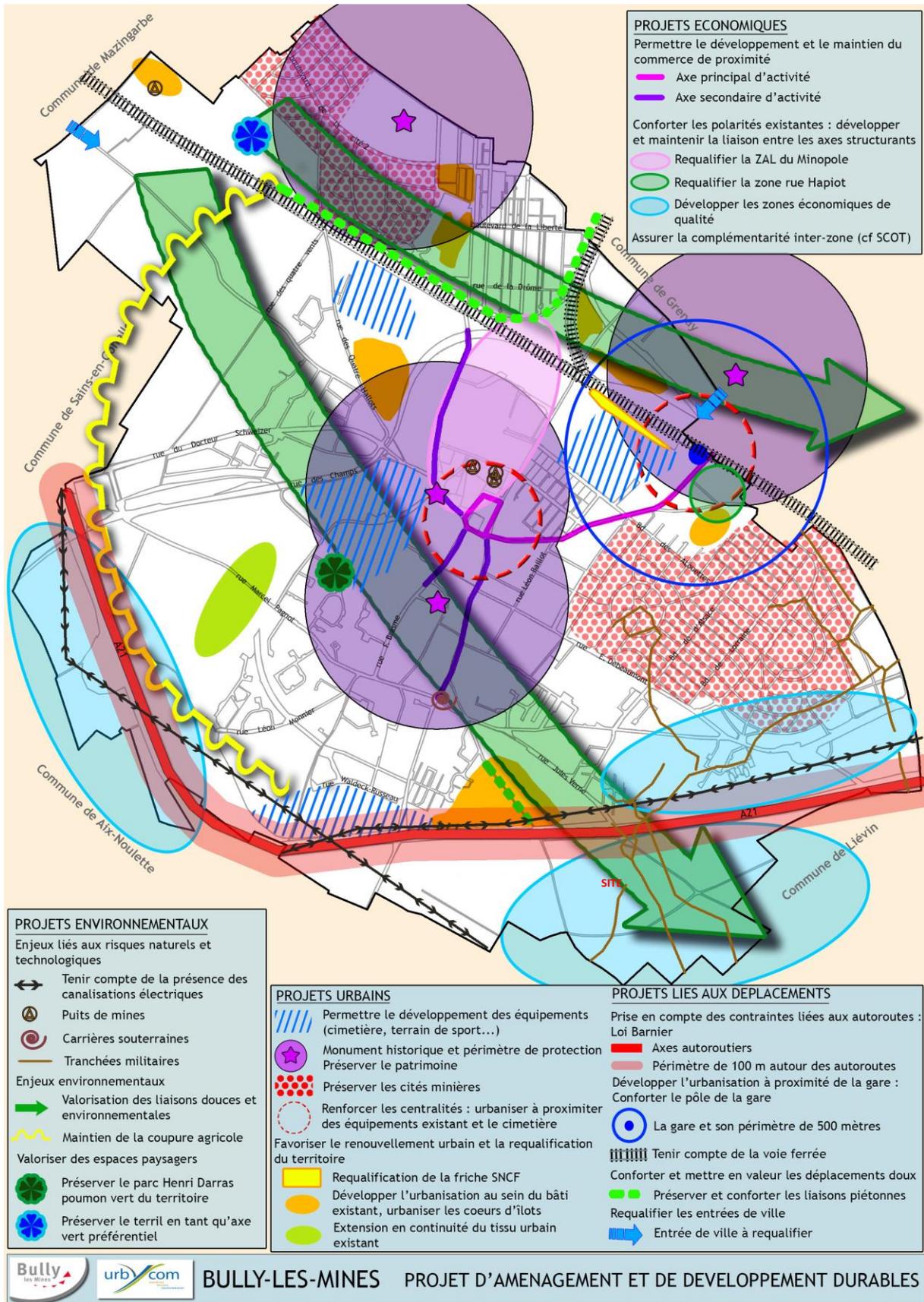


Située au cœur de l'Europe du Nord, fortement industrialisée et regroupant 100 millions d'habitants dans un rayon de 350 km, la ZAC de l'Alouette bénéficie d'une forte densité du réseau de communication permettant des liaisons rapides avec les principales métropoles européennes via :

- L'aéroport international de Lille-Lesquin à 40 kilomètres, l'aéroport Roissy Charles de Gaulle à 180 kilomètres,
- L'accès aux gares TGV (Lens, Béthune, Douai, Arras, Lille Europe, Lille Flandres,...),
- Le Canal de la Deûle à grand gabarit,
- Le lien Transmanche.

Par ailleurs, le parc d'activités de l'Alouette est positionné au cœur d'un réseau autoroutier dense. Le site dispose à proximité immédiate d'un accès à l'autoroute A21 (Valenciennes – Aix-Noulette) et bénéficie de la proximité de deux autres autoroutes : l'A1 (Paris - Lille) et l'A26 (Calais - Reims – Dijon).

Ci-dessous, le plan de synthèse du projet d'aménagement et de développement durable dans lequel s'inscrit le projet PARCOLOG.



BULLY-LES-MINES PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Le projet d'extension de la ZAC de l'Alouette répond à une volonté d'offrir des parcelles de tailles conséquentes pour le développement d'activités économique.

Le terrain d'implantation du projet a été retenu par PARCOLOG car il offre la possibilité de construire un bâtiment de 100 000 m² tout en permettant un traitement paysager de qualité et qu'il est idéalement situé à proximité des autoroutes A26 et A21 pour permettre le développement d'une activité logistique.

La surface conséquente de ce terrain présente plusieurs intérêts, elle permet en effet :

- une bonne intégration paysagère de l'établissement,
- le maintien des zones de dangers dans les limites de propriété,
- la gestion des eaux pluviales à la parcelle (implantation d'un bassin d'infiltration de 3 930 m³).

Le plan d'aménagement paysager du site est présenté ci-dessous.



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.*

Les surfaces imperméabilisées sont limitées aux surfaces bâties, aux voiries et aux parkings, il paraît difficile de les réduire. Le traitement des hydrocarbures susceptibles de s'écouler au niveau des voiries ou des parkings sera réalisé par un séparateur d'hydrocarbures implanté en amont du bassin d'infiltration, ces surfaces doivent donc être imperméabilisées. La végétalisation de la toiture n'a pas été retenue afin de faciliter son entretien en exploitation ainsi que les interventions sur les équipements qui y seront implantés (paratonnerre, exutoires de fumée...).

Le terrain qui ne sera pas utilisé pour les constructions, les parkings et les voiries bénéficiera d'un traitement paysager soigné avec plantations d'arbres, de bosquets

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.

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.

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.

La SEM Territoire Soixante-Deux a été désignée en 2003 pour réhabiliter la zone existante et aménager deux extensions dans le cadre d'une Convention publique d'Aménagement.

La demande d'extension de la ZAC de l'Alouette sur les communes de Bully-les-Mines, Aix-Noulette et Liévin date de 2010. Ce projet a été instruit et a fait l'objet d'une enquête publique en 2012. L'affectation du terrain pour l'accueil d'activités a été actée. L'arrêté préfectoral autorisant la SEM ADEVIA à entreprendre les travaux d'aménagement de l'extension de ZAC des Alouettes (création d'ouvrages de canalisation EU/EP, de tamponnement et d'infiltration des eaux pluviales) date de 2013. Le chantier a démarré en septembre 2016 avec les terrassements et la mise à niveau des plateformes, voiries et parcelles, la pose des réseaux d'assainissement, le traitement des voiries et l'enfouissement des réseaux fibres et haute tension.

A ce jour, du fait des mouvements de terres qui ont déjà eu lieu, la réalisation d'une étude faune flore n'a donc plus aucun intérêt.

Les photos ci-dessous ont été prises sur le site en mars 2018, lors du passage de l'hydrogéologue, elles permettent de constater que des travaux de terrassement ont déjà eu lieu.



Vue vers le Sud-est



Vue vers le Sud-ouest

Concernant les zones humides, il est précisé dans l'étude d'impact qu'aucune zone humide n'a été identifiée sur le territoire de la commune.

Il est indiqué dans la notice de présentation – Diagnostic du PLU que :

« Selon les zonages établis par l'Agence de l'Eau Artois Picardie et le Réseau Partenarial des Données sur les Zones Humides (RPDZH), aucune zone humide d'importance majeure, ou autre zone humide reconnue par l'ONZH ni zone à dites « à dominante humide » ne sont recensées sur le territoire communal. »

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.

Comme indiqué dans l'étude d'impact, la commune est desservie par des lignes de bus qui permettent de rejoindre les agglomérations avoisinantes : Lens, Béthune, Lille, Arras. Cependant la partie Sud de l'autoroute ne bénéficie pas d'une très bonne desserte en transports en commun.

Le plan ci-dessous permet de constater qu'actuellement, l'arrêt de bus le plus proche est celui du collège Anito Conti. Cet arrêt est desservi par la ligne 55 qui dessert également la gare SNCF de Bully les Mines.



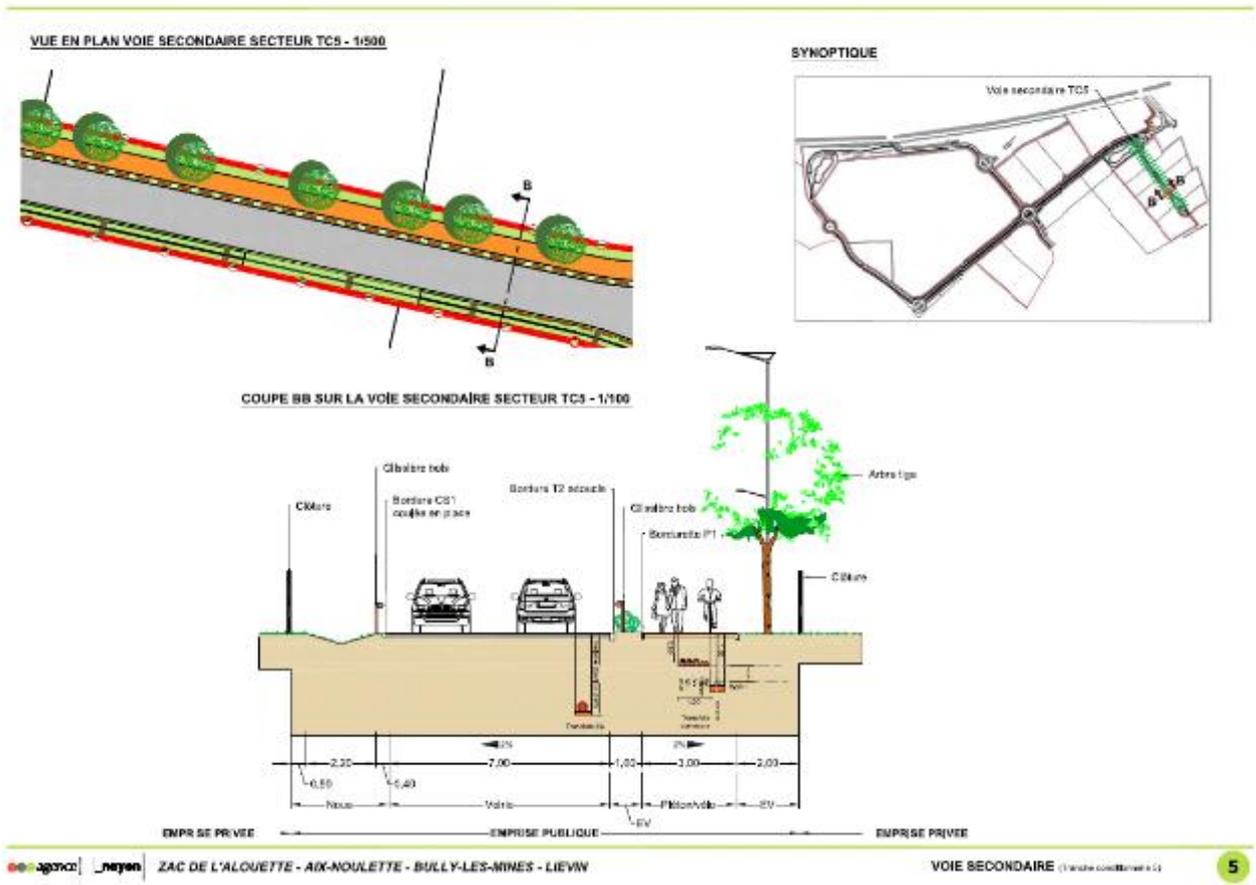
D'après la SEM TERRITOIRES SOIXANTE DEUX à qui l'aménagement du Parc d'activités de l'Alouette sur les communes d'Aix-Noulette, Bully-les-Mines et Liévin a été confié, deux arrêts de bus sont prévus sur l'extension de la ZAC de l'Alouette, à proximité du projet PARCOLOG :

- Le premier devant le prospect 3 pour les bus venant de la rue de Bully (Ecurie) vers le ZI existante
- Le deuxième à proximité du giratoire central de la zone dans le sens ZI existante vers la rue de Bully

La problématique de la desserte des zones d'activités est une préoccupation forte du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle qui étudie, en collaboration avec la communauté d'agglomération Lens Liévin et les élus, la possibilité de mettre en place une nouvelle desserte bus passant par le ZI existante et la nouvelle.

Pour cela des réunions avec les entreprises de la ZI existante auront lieu afin d'identifier les besoins des employés de la ZI (étude en fonction de leur lieu de domicile, des horaires de travail).

La modification des lignes de bus pourrait être effectuée à partir de septembre 2019.

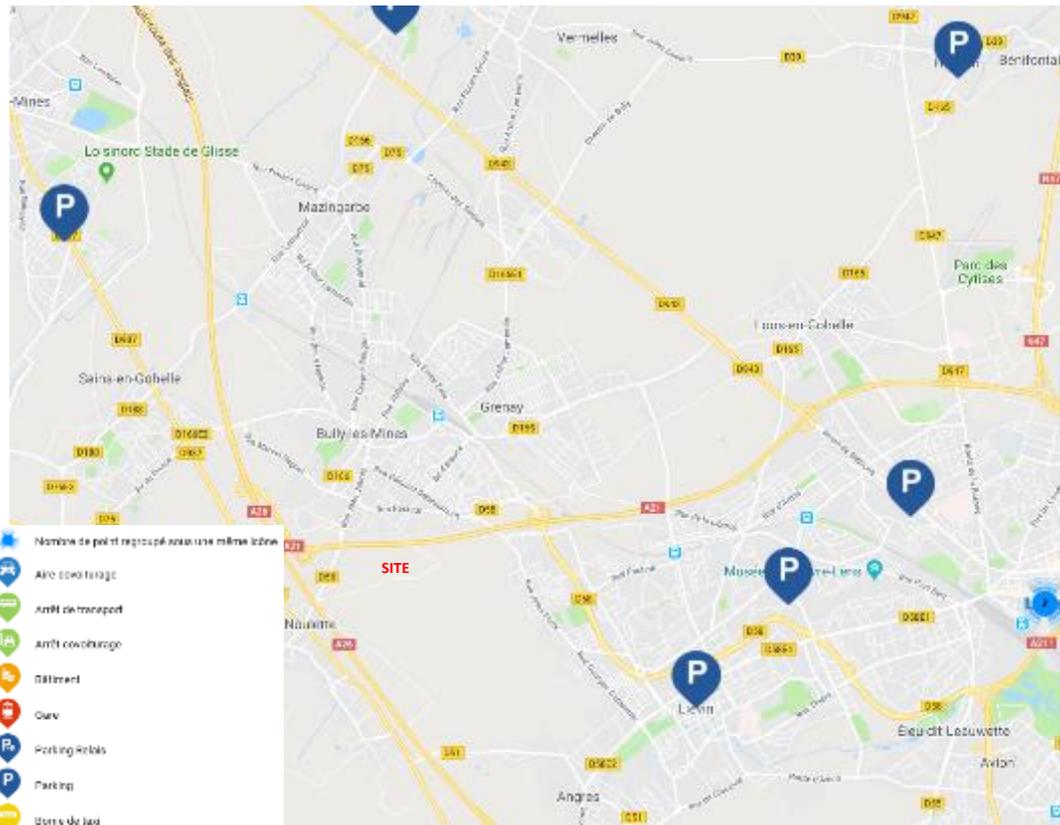


- Ces pistes se raccorderont soit :
- Sur la piste de la ZI existante
 - Sur la rue de Bully
 - Sur la rue Jules Verne pour la desserte vers la ville de Bully

Par ailleurs, le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle a créé un site de covoiturage pour les trajets en Hauts-de-France.

Le covoiturage pourra ainsi être incité via le site <https://www.passpasscovoiturage.fr/>.

La carte ci-dessous, issue du site internet de covoiturage permet de constater que les parkings identifiés les plus proches sont implantés à plus de 3 km du projet. Mais lorsque le projet sera réalisé, il sera possible de proposer des trajets à destination ou au départ de l'établissement via le site internet indiqué.



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.*

1/ Impact du projet sur la qualité de l'air, les gaz à effet de serre et le climat

Comme indiqué dans l'étude d'impact, aucun procédé industriel source de rejet atmosphérique ne sera mis en œuvre sur le site, tout brûlage à l'air libre sera interdit. Les sources de pollution atmosphérique seront donc limitées. Les rejets atmosphériques seront les suivants :

- les échappements des véhicules transitant sur le site,
- les gaz de combustion de l'installation de chauffage,
- le dégagement d'hydrogène des locaux de charge des batteries.

Les gaz d'échappement des véhicules transitant sur le site (Poids-Lourds et Véhicules Légers) constituent la principale source de rejets atmosphériques.

Une étude complète sur les rejets potentiels dans un rayon de 2 km au tour de l'établissement a été réalisée, elle figure en annexe n°8 du dossier de demande d'autorisation.

L'objet de cette étude est de comparer les différentes émissions de polluant avant et après la construction du bâtiment, elle a permis d'évaluer l'impact sur la santé mais elle permet également de d'évaluer les rejets des gaz à effet de serre (N₂O, CO₂, CH₄).

Elle tient compte de la circulation des poids-lourds (PL) et des véhicules légers (VL) sur la route de desserte, la D58, l'A21 et la rue Jules Ferry.

Le trafic estimé au niveau de l'établissement est de 100 PL et 300 VL par jour, les émissions associées ont été calculées en utilisant le logiciel IMPACT ADEME Version 2.0. Les résultats sont présentés ci-dessous pour le trafic existant et pour le trafic généré par le projet :

| Trafic normal | CO (g/l) | HC (g/l) | Particules (g/l) | CO ₂ (g/l) | SO _x (g/l) | PM ₁₀ (g/l) | NO _x (g/l) | NO ₂ (g/l) | NO (g/l) | N ₂ O (g/l) | CH ₄ (g/l) | H ₂ O (g/l) | PM _{2.5} (g/l) | HAP (g/l) | benzène (g/l) | Formaldéhyde (g/l) | 1,3-butadiène (g/l) | Acétylène (g/l) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|---------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------|------------------|-----------------------|------------------------|--------------------|
| Desserte : 4 km | 5,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| D58 2,3 km | 27512,05 | 32235,05 | 1605,09 | 105575,15 | 396,29 | 3,64 | 0,05 | 0,25 | 0,35 | 909,43 | 2345,47 | 3519,47 | 3,39 | 77,61 | 201,20 | 49,82 | 161,00 | |
| A21 3,56 km | 213173,31 | 951105,64 | 10671,33 | 41823936 | 1033,76 | 10 | 0,13 | 0,67 | 0,94 | 2055,15 | 5535,56 | 8300,53 | 5,54 | 190,78 | 522,20 | 151,70 | 442,50 | |
| Rue JF 1 km | 501,45 | 502,12 | 30,49 | 203150,04 | 6,45 | 0,05 | 0 | 0 | 0,01 | 6,79 | 28,67 | 41,21 | 0,05 | 1,58 | 7,10 | 0,68 | 3,30 | |
| Trafic engendré par le site | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Desserte : 4 km | -409,9 | 625,48 | 20,26 | 287650,44 | 7,34 | 0,03 | 0 | 0 | 0,01 | 11,06 | 34,9 | 17,32 | 0,03 | 0,33 | 7,60 | 2,10 | 4,10 | |
| D58 2,3 km 100% PL | 0,53 | 254,75 | 5,23 | 125238,52 | 3,2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5,87 | 4,35 | 2,44 | 0,01 | 0,20 | 3,20 | 1,20 | 1,30 | |
| D58 2,3 km 100% VL | 300,43 | 302,32 | 17,21 | 149459,03 | 3,8 | 0,04 | 0 | 0 | 0 | 0,11 | 32,81 | 40,2 | 0,04 | 0,58 | 2,70 | 0,28 | 1,30 | |
| A21 3,56 km 50% PL | 130,4 | 903,7 | 7,28 | 228887,00 | 5,03 | 0 | 0 | 0 | 0,01 | 6,52 | 0,01 | 2,06 | 0,01 | 0,25 | 5,80 | 2,20 | 2,30 | |
| Rue JF 1 km 33% VL | 90,15 | 90,31 | 3,05 | 23318,28 | 0,53 | 0,01 | 0 | 0 | 0 | 0,59 | 6,35 | 4,12 | 0,01 | 0,15 | 0,71 | 0,07 | 0,38 | |
| Site VL et PL (1 500 eq) | 630,30 | 119,49 | 24,48 | 212444,26 | 6,89 | 0,03 | 0 | 0 | 0,01 | 8,2 | 10,7 | 9,3 | 0,02 | 0,14 | 14,10 | 4,10 | 5,10 | |
| Augmentation (%) des émissions liée à l'exploitation du site dans un rayon de 2 km | 0,7% | 1,8% | 0,6% | 1,9% | 1,9% | 0,8% | 0,0% | 0,0% | 2,3% | 1,4% | 1,3% | 0,8% | 1,3% | 1,1% | 3,1% | 5,3% | 3,1% | |

Ces données nous permettent de constater que les gaz à effet de serre émis par le projet représenteront moins de 2 % des émissions liées au trafic existant dans un rayon de 2 km autour du site en 2015 (date des comptages routiers disponibles lors de la réalisation de l'étude).

Les rejets liés au trafic seront limités par une vitesse réduite sur site, l'obligation d'arrêter les moteurs lors des opérations de chargement/ déchargement des poids-lourds et par la mise à disposition de modes de transport alternatif pour les employés (bus, pistes cyclables, covoiturage).

Concernant le chauffage, les choix de chaudières gaz limite les rejets polluants par rapport à des chaudières fonctionnant au fioul, le gaz naturel étant le combustible fossile le moins polluant.

Les gaz de combustion : vapeur d'eau (90%), CO₂ (10%) seront rejetés dans une cheminée de hauteur conforme aux normes en vigueur (la cheminée dépassera d'au moins 3 mètres la toiture de la chaufferie et de 50 centimètres l'acrotère de l'entrepôt) ce qui permettra une bonne diffusion et dilution des gaz dans l'atmosphère.

Les gaz imbrûlés (NO_x, SO_x, CO) rejetés par les chaudières seront limités par le choix de brûleurs et de chaudières à haut rendement (supérieurs à 90%).

Les rejets de polluants au niveau des chaudières limités par l'implantation de chaudières conformes aux normes en vigueur sur la pollution atmosphérique et qui seront régulièrement entretenue. La performance énergétique et les émissions atmosphériques seront régulièrement contrôlées par un organisme agréé.

A titre d'exemple, pour une chaudière de 1000 kW telles que celles qui seront implantées sur le site on peut attendre la composition suivante :

| Polluant mesuré | Valeur limite |
|---------------------------------------------|-------------------------|
| Oxyde d'azote en équivalent NO ₂ | < 100 mg/m ³ |
| CO | < 5 mg/m ³ |
| Teneur en O ₂ | 3,1% |
| Température des gaz brûlés à 80/60°C | Mini 61°C, maxi 68°C |
| Flux massique de gaz brûlés (par chaudière) | 1351 kg/h |

L'utilisation de chariots électrique présente une alternative à l'utilisation de chariots thermiques ou même de chariots gaz. En fin de charge, de l'hydrogène se dégage des batteries (0,42 litre pour 1Ah). L'hydrogène pourrait présenter un risque d'explosion voire un risque d'asphyxie dans un milieu confiné. Ces risques sont écartés par l'asservissement des chargeurs à une extraction mécanique qui permet l'extraction du gaz vers l'extérieur. Celui-ci sera absorbé rapidement dans l'environnement, il n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air ou le climat.

Parmi ces rejets atmosphériques cités au paragraphe précédent, seuls les gaz d'échappement des véhicules et les fumées issues des chaudières sont des gaz à effet de serre susceptibles de participer au réchauffement climatique le choix de chariots électrique supprime l'émission de gaz à effet de serre pour l'activité de manutention.

L'isolation du bâtiment, l'entretien régulier des chaudières, la limitation de la vitesse sur site, l'arrêt des moteur et la réduction du trafic VL permettront de réduire l'émission de gaz à effet de serre.

2/ Solutions de transport et réduction la consommation de surfaces agricoles

Dans ce secteur, il n'y a pas de possibilité de raccordement au réseau ferré, il n'y a pas d'autre alternative au transport routier.

Concernant la préservation de l'espace agricole, comme nous l'avons vu précédemment, le projet PARCOLOG s'intègre dans la phase 1 d'un projet plus global de développement économique sur les communes de Bully-les-Mines, Liévin, Grenay et Aix-Noulette permettant d'assurer une cohérence au niveau du territoire. Ce projet est inscrit dans les documents d'urbanisme de la commune daté de 2015.

Ces documents relatifs aux projets d'aménagement qui permettent d'avoir une vision plus globale sur la gestion du territoire indiquent que la commune à la volonté d'assurer « une augmentation de la population et un développement économique en limitant le grignotage des terres agricoles/naturelles, pour leur préservation et la pérennisation de l'activité agricole.

Pour cela, priorité est donnée au comblement et au renouvellement du tissu urbain existant. Ainsi, un compte foncier exhaustif des opportunités offertes par le tissu urbain a été réalisé avant d'envisager son extension pour l'accueil de la population.

Un effort de réduction a été réalisé par rapport au document d'urbanisme antérieur : si les zones AU ont été augmenté d'environ 7ha, les zones urbaines ont été réduites de près de 40 ha. Ainsi, 33 ha ont été réaffectés en zone agricole ou naturelle. »

3/ Possibilité d'utiliser les toitures pour la production d'énergie renouvelable

Comme indiqué dans l'étude d'impact, la modification de la fiscalité rend l'installation de photovoltaïque peu avantageuse. Avant, dans les zones avec un ensoleillement proche de celui de Valence (26), la société PARCOLOG aurait pu espérer un retour sur investissement sur 9 ans, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui, d'autant plus dans des zones à ensoleillement moindre.

De plus, ce type d'installation soulève souvent des questions sur la sécurité des installations, sur l'intervention des agents de maintenance d'autres installations implantées en toiture (exutoires de fumée, paratonnerres...) et sur l'intervention des secours en cas d'incendie.

L'implantation de panneaux photovoltaïques en toiture, source potentielle de risques nouveaux qui complique l'obtention de l'autorisation d'exploiter et qui ne présente pas de de bonnes garanties de retour sur investissement n'a donc pas été retenue.