

**DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS**  
**COMMUNE D'HENIN-BEAUMONT**

**DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE**  
**ET DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER**  
**UN ENTREPOT LOGISTIQUE**  
**(STOCKAGE DE PRODUITS COMBUSTIBLES)**  
**SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE D'HENIN-BEAUMONT**

**RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE CONJOINTE**

Références de l'enquête publique	Décision du président du Tribunal Administratif de Lille N° E 19000045 / 59 du 28 mars 2019  Arrêté du préfet du Pas-de-Calais N°2019-105 du 2 mai 2019
Objet de l'enquête	Demande de permis de construire et d'autorisation d'exploiter un entrepôt de stockage de produits combustibles sur le territoire de la commune d'Hénin Beaumont
Date et siège de l'enquête	Du 3 juin 2019 au 5 juillet 2019 Mairie d'Hénin-Beaumont (62110)
Commissaire Enquêteur	André BERNARD

## SOMMAIRE GENERAL

Lexique .....	5
1 Présentation de la procédure .....	6
1.1 Objet de l'enquête .....	6
1.2 Cadre juridique .....	7
1.3 Présentation générale du projet soumis à l'enquête .....	8
2 Présentation plus détaillée du projet .....	8
2.1 Le bâtiment .....	9
2.2 Les aménagements extérieurs .....	10
2.3 Les activités prévues sur le site .....	10
2.4 Règles d'urbanisme applicables .....	11
2.5 Le classement ICPE des activités prévues sur le site .....	11
2.6 Situation au regard de la loi sur l'eau .....	13
3 Enjeux du projet .....	13
3.1 Enjeux généraux fixés par le code de l'environnement et les objectifs généraux en matière d'urbanisme .....	13
3.2 L'évaluation environnementale .....	15
3.2.1 Description du projet et scénario de référence .....	15
3.2.2 Analyse de l'état actuel du site et de son environnement .....	15
3.2.3 Effets notables du projet sur l'environnement .....	18
3.2.3.1 Impact sur le sol, le sous-sol, les eaux superficielles et souterraines .....	18
3.2.3.2 Impact sur la qualité de l'air .....	19
3.2.3.3 Impacts sur les habitats, la faune et la flore .....	19
3.2.3.4 Effets sur le bruit et les vibrations .....	19
3.2.3.5 Effets sur la gestion des déchets .....	20
3.2.3.6 Effets sur le trafic .....	20
3.2.3.7 Impact sur le paysage .....	20
3.2.3.8 L'impact sur la santé .....	20
3.2.3.9 Effets cumulés .....	20
3.2.4 Incidences sur l'environnement dues à la vulnérabilité du projet .....	20
3.2.5 Solutions de substitution .....	21
3.2.6 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des effets négatifs du projet .....	21
3.2.7 Conditions de remise en état du site après exploitation .....	21
3.3 L'étude des dangers .....	21

3.3.1	Les dispositions constructives, équipements de protection et mesures de maîtrise des risques d'incendie.....	24
4	L'avis de l'autorité environnementale (AE).....	25
5	Organisation et déroulement de l'enquête .....	25
5.1	Désignation du CE .....	25
5.2	Préparation de l'enquête – actions du commissaire enquêteur (CE) .....	25
5.2.1	Actions du commissaire enquêteur.....	25
5.2.2	Mesures de publicité - information du public.....	27
5.2.3	Affichage sur le site du projet .....	28
5.3	Organisation de la contribution publique.....	29
5.4	Composition du dossier d'enquête .....	30
5.4.1	Le dossier de demande d'autorisation environnementale.....	30
5.4.2	Le dossier de demande de permis de construire .....	32
5.4.3	Observation.....	34
5.5	Fin de la procédure, PV de synthèse, mémoire en réponse .....	34
5.6	Climat de l'enquête.....	35
6	La contribution publique.....	36
6.1	Bilan comptable des observations .....	36
6.2	Analyse détaillée des observations et réponses du pétitionnaire .....	37
6.2.1	Impact sur les conditions de circulation .....	37
6.2.2	Nuisances sonores.....	39
6.2.3	Consommation de terres agricoles .....	39
6.2.4	Impact sur la qualité de l'air et la santé.....	40
6.2.5	Impact sur le paysage .....	40
6.2.6	Déjà trop d'entrepôts et de bâtiments industriels dans le secteur .....	41
6.2.7	Erreurs, insuffisances, manque d'objectivité de l'étude d'impact .....	41
6.2.8	Dégradation des conditions et du cadre de vie .....	42
6.2.9	Nuisances liées à l'éclairage .....	42
6.2.10	Nuisances en général.....	43
6.2.11	Emplois créés.....	43
6.2.12	Perte de valeur foncière des propriétés du secteur .....	44
6.2.13	Projet incompatible avec les objectifs de développement durable .....	44
6.2.14	Perte de biodiversité, impact sur la faune et la flore .....	45
6.2.15	Suggestions diverses .....	45
6.2.16	Coupures de chemins .....	45
6.2.17	Inquiétude sur les produits qui seront stockés dans l'entrepôt.....	46

6.2.18	Propriétaire actuel des terrains.....	46
6.2.19	Autres thèmes abordés par une seule personne .....	47
7	Questions complémentaires posées par le commissaire enquêteur dans le PV de synthèse.....	47
7.1	L'incidence du projet sur le trafic routier .....	47
7.2	L'étude acoustique .....	49
7.3	Rétablissement du chemin équestre et du chemin piétons cycles .....	50
7.4	Utilité de la bande de terrain située au sud-ouest du chemin équestre.....	50
7.5	Application des dispositions du PLU.....	51
7.6	Reconnaissance archéologique.....	51
7.7	Le volume des bassins d'infiltration des eaux pluviales .....	52
7.8	La capacité de rétention des eaux d'extinction d'incendie .....	52
7.9	Modélisation des effets des fumées résultant d'un incendie .....	53
7.10	Calcul de l'impact du trafic supplémentaire sur la santé (« étude trafic ») .....	53
7.11	La prise en compte de la canalisation d'eaux usées existante .....	54
8	Autres réponses du pétitionnaire .....	54
9	Délibérations des conseils municipaux .....	58
10	Conclusion du rapport.....	58
11	Liste des annexes.....	60

## Lexique

Sigle, acronyme	Définition
APR	Analyse préliminaire des risques
CAHC	Communauté d'Agglomération Hénin-Carvin
CE	Commissaire enquêteur
DDAE	Dossier de demande d'autorisation d'exploiter (ou environnementale)
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer (ex DDE)
DREAL	Direction régionale de l'aménagement de l'environnement et du logement
EIE	Etat initial de l'environnement
EQRS	Evaluation quantitative des risques sanitaires
ERC	Evènement redouté central (dans l'étude de dangers)
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
IDLH	Immediately Dangerous to Life or Health (air concentration values) en Français: DIVS: Danger Immédiat pour la Vie ou la Santé
IEM	Interprétation de l'état des milieux
INERIS	Institut national de l'environnement industriel et des risques
PLU	Plan local d'urbanisme
REI (ex : REI 120)	Définit la classe de résistance au feu d'un élément de construction par la durée (en minutes) pendant laquelle cet élément conserve ses propriétés physiques et mécaniques : <b>R</b> =Résistance mécanique ou force portante ; <b>E</b> =Etanchéité aux flammes et aux gaz chauds ; <b>I</b> =Isolation thermique. REI 120 : conserve ses propriétés pendant 2 heures.
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SEI	Seuil des effets irréversibles (sur la santé) (périmètre associé : Z1)
SEL	Seuil des effets létaux (sur la santé) (périmètre associé : Z2)
ZICO	Zone d'importance pour la conservation des oiseaux
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique
ZPS	Zone de protection spéciale (directive Oiseaux)
ZSC	Zone spéciale de conservation (directive Habitats)

# 1 Présentation de la procédure

## 1.1 Objet de l'enquête

La présente enquête concerne une demande de permis de construire et une demande d'autorisation d'exploiter un bâtiment à usage d'activité logistique (entrepôt de stockage de produits combustibles) sur le territoire de la commune d'Hénin-Beaumont (département du Pas-de-Calais).

Ces demandes sont présentées par la société GENERALI VIE, dont le siège social est à PARIS (75009) - 19, rue Pillet-Will.

L'installation projetée relève des dispositions du titre Ier du Livre V du code de l'environnement (installations classées pour la protection de l'environnement ou ICPE) car elle entre dans le cadre défini par l'article L511-1 relatif aux installations susceptibles de « *présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique* ».

Au regard de la nomenclature des installations classées visée à l'article L511-2 et annexée à l'article R511-9 du code de l'environnement, l'installation concernée est soumise à autorisation en vertu de l'article L512-1 (qui vise « *les installations qui présentent de graves dangers ou inconvénients pour les intérêts visés à l'article L511-1* ») puisqu'elle relève notamment, comme il sera vu plus loin, des rubriques suivantes pour des volumes dépassant les seuils A :

- 1510-1 (stockage de matières combustibles en quantité supérieure à 500 t dans des entrepôts couverts),
- 1530-2 (dépôt de papier, carton ou matériaux combustibles analogues...)
- 1532-2 (stockage de bois ou matériaux combustibles analogues...),
- 2662-1 (stockage de polymères...),
- 2663-1 (stockage de produits dont 50% au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères),
- 2663-2 (stockage de produits plastiques).

L'autorisation prévue à l'article L512-1, dénommée autorisation environnementale, est délivrée dans les conditions prévues au titre VIII du livre premier du code de l'environnement, c'est-à-dire, aux termes des articles L181-9 et L181-10, à l'issue d'une procédure d'instruction qui comporte notamment une phase d'enquête publique réalisée selon les dispositions des articles L123-1 et suivants, et R123-1 et suivants du même code.

Le projet relève également des dispositions du code de l'environnement relatives à la protection de l'eau et des milieux aquatiques (articles L214-1 à L214-6 et R214-1) au titre de la rubrique 2.1.5.0 : « *Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (Autorisation)* »

Par ailleurs, le projet ayant pour objet la construction de bâtiments d'une surface totale de 83 265 m<sup>2</sup>, il doit comporter une évaluation environnementale en application des articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement. La rubrique 39 de l'annexe à l'article R122-2, relative aux travaux, constructions et opérations d'aménagement, stipule en effet que sont soumis à évaluation environnementale « a) Travaux et constructions qui créent une surface de 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 m<sup>2</sup>. »

En conséquence, et en application de l'article L123-2 I-1° du code de l'environnement, le projet de construction doit faire l'objet d'une enquête publique soumise aux dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement (« Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 à l'exception... »)

La demande de permis de construire le bâtiment concerné est donc soumise également à une enquête publique réalisée selon les dispositions des articles L123-1 et suivants, et R123-1 et suivants du code de l'environnement. Le maire d'Hénin Beaumont, compétent pour la délivrance du permis de construire et pour l'organisation de l'enquête correspondante, a délégué au préfet du Pas-de-Calais, par courrier du 5 avril 2019, le soin d'organiser une enquête unique sur les deux demandes (autorisation environnementale et permis de construire)

Ces différents éléments justifient la présente enquête environnementale unique.

Plusieurs plans de situation du projet figurent en annexe 1.

## 1.2 Cadre juridique

L'enquête publique environnementale unique relative à la demande de permis de construire et à la demande d'autorisation environnementale pour ce bâtiment à usage d'activité logistique s'inscrit dans le cadre juridique déterminé par les textes suivants (liste non exhaustive) :

- le code de l'environnement, notamment ses articles L123-1 à L123-18 et R123-1 à R123-27 concernant les enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement ;
- les articles L122-1 et suivants, R122-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à l'évaluation environnementale,
- les articles L181-1 et suivants, et R181-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à l'autorisation environnementale,
- les articles du titre 1<sup>er</sup> du livre V du code de l'environnement relatifs aux ICPE soumises à autorisation (notamment L512-1 à L512-6-1 pour la partie législative),
- les articles L214-1 à L214-6 et R214-1 du code de l'environnement, relatifs à la protection des milieux aquatiques,
- les demandes d'autorisation environnementale et de permis de construire présentées par la société PARCOLOG GESTION pour le compte de GENERALI VIE,

- la décision N° E 19000045 / 59 du 28 mars 2019 du Président du Tribunal Administratif de Lille désignant le commissaire enquêteur ;
- le courrier du 5 avril 2019 du Maire d'Hénin Beaumont déléguant au préfet du Pas-de-Calais le soin d'organiser une enquête unique sur les deux demandes (autorisation environnementale et permis de construire)
- l'arrêté préfectoral n°2019-105 du 2 mai 2019 du Préfet du Pas-de-Calais prescrivant l'ouverture de l'enquête publique et fixant les modalités de son déroulement.

### 1.3 Présentation générale du projet soumis à l'enquête

Le permis de construire et l'autorisation environnementale sont demandés par la société GENERALI VIE, société anonyme à conseil d'administration ayant son siège social à PARIS (75009) 2 rue Pillet Will et immatriculée au registre du commerce et des sociétés de PARIS sous le numéro SIREN 602 062 481.

GENERALI VIE se présente (pièce 3 du DDAE, §1.2) comme « un intervenant majeur de l'investissement logistique en France, son patrimoine représente environ 1 000 000 m<sup>2</sup> répartis sur les principales zones stratégiques en logistique », soit « une valeur de 600 millions d'euros et un revenu locatif annuel de 40 millions d'euros ».

Les dossiers sont présentés par la SARL PARCOLOG GESTION qui est chargée de gérer le patrimoine logistique de GENERALI VIE et a été habilitée par cette dernière à solliciter les autorisations nécessaires.

Le projet consiste à réaliser un bâtiment à usage d'entrepôt et de bureaux, d'une surface totale de plancher de 83 265 m<sup>2</sup> dont 78 944 m<sup>2</sup> d'entrepôt (soit 13 cellules de stockage dont les surfaces varient de 6 066 m<sup>2</sup> à 6 088 m<sup>2</sup>) et 3 482 m<sup>2</sup> de bureaux et locaux sociaux<sup>1</sup>.

Le bâtiment est construit sur un terrain d'une superficie de 217 755 m<sup>2</sup> (pièce PC 4 et page 7 de la pièce 3 du DDAE... mais on trouve sur la même page du DDAE une superficie de 193 056 m<sup>2</sup>). L'espace du terrain non occupé par le bâtiment est constitué de surfaces imperméabilisées (5,29 ha) correspondant aux parkings, voies de circulation et quais de chargement, et d'espaces verts (8,14 ha).

Le bâtiment est destiné à une activité de stockage, d'expédition, d'activités et de bureaux. L'accès au site se fera au sud par une entrée commune aux poids-lourds et aux véhicules légers. Cette entrée est branchée sur la rue de la Fontaine, qui constitue une branche d'un giratoire existant sur la RD 40<sup>E1</sup>. La pièce PC 4 indique en page 6 que « le projet se connecte à la RD 40 par la rue de la Fontaine au moyen d'un rond-point existant ».

Un plan d'ensemble des installations et aménagements projetés figure en annexe 2.

## 2 Présentation plus détaillée du projet

Le présent chapitre présente une description plus précise des constructions, des aménagements et des activités prévus dans le projet (voir plan susvisé en annexe 2).

<sup>1</sup> DDAE pièce 3, page 7 ; à noter quelques incohérences entre les surfaces indiquées sur cette page.



## 2.1 Le bâtiment

Les dimensions principales du bâtiment seront d'environ<sup>2</sup> :

- 195 m de largeur<sup>3</sup> (correspondant à deux cellules accolées d'environ 97,5 m de profondeur et 62,5 m de largeur),
- 437,8 m de longueur<sup>4</sup> pour la moitié sud-est comprenant 7 cellules numérotées 1 à 7
- 375,4 m de longueur pour la moitié nord-ouest comprenant 6 cellules numérotées 8 à 13,
- 14,10 m de hauteur maximale (selon plan PC3) ou 13,8 m selon pièce 3 page 8.

La structure du bâtiment sera une charpente en béton (poteaux et poutres en béton) ou une charpente mixte (béton/lamellé collé) assurant une stabilité au feu SF60.

Les murs séparant les cellules de stockage seront coupe-feu deux heures (REI 120) ; ils dépasseront d'un mètre en toiture et se retourneront latéralement en façade extérieure sur une largeur d'un mètre. Les ouvertures créées dans les murs REI 120 seront équipées de portes coupe-feu 2 heures (EI 120). Les pignons nord-est (cellule 7) et sud-ouest (cellules 1 et 8) seront équipés d'un écran thermique coupe-feu 2 heures (REI 120 selon plan PC2a ?).

La couverture du bâtiment satisfera au classement au feu T30-1 et des bandes incombustibles de protection M0 seront mises en place sur une largeur de 5 mètres de part et d'autre des murs séparatifs coupe-feu pour limiter le risque de propagation des flammes d'une cellule à l'autre par la toiture. Les cellules seront divisées en cantons de désenfumage d'une surface inférieure à 1650 m<sup>2</sup> et d'une longueur inférieure à 60 m au moyen d'écrans d'un mètre de hauteur. Les exutoires de désenfumage à ouverture automatique représenteront 2% de la surface de la toiture.

Pour la protection et la lutte contre l'incendie des poteaux incendie seront répartis autour du bâtiment de façon que l'accès de chaque cellule soit à moins de 100 m d'un point d'eau incendie et que la distance entre deux points soit au maximum de 150 m. Le débit disponible sera de 360 m<sup>3</sup>/h pendant 2 heures conformément aux besoins requis. A l'intérieur, le bâtiment sera équipé de RIA (robinets d'incendie armés) et d'extincteurs portatifs ainsi que d'une installation d'extinction automatique d'incendie de type sprinkler avec groupe motopompe autonome diesel et réserve d'eau de 450 m<sup>3</sup>. La rétention des eaux d'incendie (volume estimé à 1760 m<sup>3</sup> selon le guide D9A applicable en la matière) sera assurée sur la surface des quais (avec une hauteur maximale de 20 cm) et dans le réseau conduisant aux bassins de rétention, deux vannes de barrage implantées en amont des bassins se fermant automatiquement en cas d'incendie afin de permettre l'analyse des eaux avant leur admission éventuelle dans les bassins.

En plus des treize cellules de stockage, le bâtiment comprend :

- Deux plots de bureaux et locaux sociaux en RDC et R+1 accolés aux façades nord-ouest et sud-est, ayant chacun une emprise au sol de 883 m<sup>2</sup> (page 8 de la pièce 3),

---

<sup>2</sup> Dimensions mesurées sur le plan PC2a ; cotées sur plan PC5a

<sup>3</sup> 194 m indiqué page 7 de la pièce 3

<sup>4</sup> 441 m indiqué en page 7 de la pièce 3

- Quatre locaux de charge des batteries des engins de manutention, accolés également aux façades nord-ouest et sud-est, de surface de plancher totale 812 m<sup>2</sup>
- Une chaufferie d'une surface de 104 m<sup>2</sup> implantée sur le pignon sud-ouest, équipée de deux chaudières à gaz d'une puissance thermique maximale de 2,5 MW,
- Un local sprinkler d'une surface de 34 m<sup>2</sup>, avec la réserve d'eau de 450 m<sup>3</sup> associée, en pignon sud-ouest,
- Un poste de garde de 27 m<sup>2</sup>, près de la voie d'entrée PL, à l'angle sud du bâtiment.

## 2.2 Les aménagements extérieurs

Ils comprennent :

- Deux parkings pour VL de 150 places chacun, parallèles respectivement au pignon nord-est et à la façade sud-est,
- Un parking pour PL de 30 places parallèle au pignon sud-ouest,
- Les aires de manœuvre et les « cours camions » longeant les quais de chargement en façades nord-ouest et sud-est du bâtiment,
- Les voiries de circulation, dont une voie de 6m de largeur tout autour du bâtiment, pour permettre entre autres l'accès des services d'incendie,
- Deux bassins d'infiltration des eaux de voirie et des toitures, situés sur la bande nord-est du terrain, de capacités respectives<sup>5</sup> 1 237 m<sup>3</sup> et 1 500 m<sup>3</sup>,
- Des espaces verts et merlons de protection visuelle engazonnés et plantés, sur une surface d'environ 8,1ha.

## 2.3 Les activités prévues sur le site

L'entrepôt est destiné à accueillir une activité d'entreposage et de logistique pour des marchandises diverses. Les équipes travaillant dans l'établissement assureront la réception et le contrôle des marchandises, le stockage, la préparation des commandes, le contrôle de la préparation des commandes et l'expédition.

L'effectif envisagé, composé essentiellement de préparateurs de commandes et de caristes, est de 300 personnes et l'activité pourra se dérouler 24 heures sur 24, du lundi au samedi, 52 semaines par an.

Toutes les cellules de l'entrepôt sont destinées à accueillir des produits combustibles classiques, classés sous les rubriques ICPE 1510, 1530, 1532, 2662 ou 2663.

De « très petites quantités » (au-dessous du seuil de déclaration) d'autres produits pourront également être stockées (document 3, page 12). Sont citées à titre d'exemple les rubriques 4801 (charbon de bois) 4320 et 4321 (aérosols), 4331 (liquides inflammables) et 1436 (liquides combustibles de point éclair compris entre 60 et 93°C. « Ces produits seraient clairement localisés et identifiés dans l'entrepôt ».

Le bâtiment pourra accueillir près de 158 000 palettes dans les treize cellules.

---

<sup>5</sup> Selon plan PC 2a... alors que les documents écrits (évaluation environnementale pages 41 et 42) indiquent des capacités de 1 423 et 1 734 m<sup>3</sup>

La pièce 3 du dossier précise en pages 3 et 4 que la SA GENERALI VIE restera l'unique responsable du site vis-à-vis des services administratifs mais qu'elle louera le bâtiment dans le cadre de baux imposant aux locataires le respect des prescriptions de l'arrêté d'autorisation d'exploiter. La SA GENERALI VIE ne sera pas présente sur le site et confiera à un gestionnaire le contrôle du respect des termes du bail et de la réglementation.

**La répartition des rôles** entre « gestionnaire technique », « titulaire de l'autorisation d'exploiter », « propriétaire/exploitant », « locataire » et « exploitant » **me semblerait devoir être clarifiée** (DDAE, pièce 3 page 4).

## 2.4 Règles d'urbanisme applicables

Les seules indications du dossier concernant la situation du projet par rapport aux règles d'urbanisme applicables figurent dans l'évaluation environnementale, pièce commune au DDAE et au dossier de PC. Le paragraphe 2.2 « Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet » indique que le projet se situe en zone 1AUE du PLU de la commune d'Hénin-Beaumont. Cette zone naturelle est destinée à une urbanisation à court ou moyen terme. L'urbanisation de cette zone nécessite des travaux de viabilisation. Sa vocation est économique.

La pièce PC 14 précise également que le nombre de places de stationnement est « conforme aux exigences du PLU de la zone 1AUE ». La pièce 3 du DDAE (présentation) indique en page 7 (§3.2) que « le bâtiment respectera les règles d'implantation et de retrait énoncées dans le règlement d'urbanisme de la commune ». Aucune indication sur le respect des autres articles du règlement n'est fournie.

Des précisions sur les dispositions applicables du PLU ont en conséquence été recherchées par le commissaire enquêteur sur le site Internet de la commune (renvoyant sur Géoportail).

Ces précisions figurent au chapitre 3.2.2 de l'avis relatif au permis de construire.

## 2.5 Le classement ICPE des activités prévues sur le site

L'entrepôt projeté est destiné à accueillir une activité d'entreposage et de logistique s'appliquant à des marchandises diverses<sup>6</sup>.

Les rubriques de la nomenclature ICPE auxquelles est soumis le projet correspondent principalement à l'activité d'entreposage, sous le régime d'autorisation.

S'y ajoutent le fonctionnement des installations de combustion (chaudière gaz, rubrique 2910) et les ateliers de charge des accumulateurs (rubrique 2925) sous le régime de déclaration.

Cinq autres rubriques sont citées en page 12 de la pièce 3 pour le stockage, « sous le seuil de déclaration, de très petites quantités de produits qui pourraient être par exemple de type 4801, 4320, 4321, 4331 ou 1436.

Les rubriques concernées sont regroupées dans le tableau ci-dessous indiquant: le N° de la rubrique concernée, son libellé (non détaillé), le volume de l'activité et le régime auquel elle est soumise, avec les abréviations suivantes :

---

<sup>6</sup> DDAE pièce 3 page 12

A-X = Autorisation-rayon d'affichage en km ; E = Enregistrement ; D = Déclaration ; DC = Déclaration avec Contrôle périodique ; S = Servitude d'utilité publique ; NC = Non Classé

N° de rubrique	Intitulé de la rubrique	Volume des activités	Régime
1510-1	<b>Entrepôts couverts</b> (stockage de matières, produits ou substances combustibles en quantité supérieure à <b>500 t</b> dans des) d'un volume supérieur à 300 000 m <sup>3</sup> .	Volume de l'entrepôt : 1 049 955 m <sup>3</sup> capacité max : <b>79 000 t</b>	A – 1km
1530-1	<b>Dépôt de papier, carton ou matériaux combustibles analogues</b> y compris les produits finis conditionnés, quantité stockée supérieure à <b>50 000 m<sup>3</sup></b> .	Capacité de stockage max : 158 000 palettes de 1,48 m <sup>3</sup> soit <b>233 840 m<sup>3</sup></b>	A – 1km
1532-1	<b>Dépôt de bois sec ou matériaux combustibles analogues</b> y compris les produits finis conditionnés, quantité stockée supérieure à <b>50 000 m<sup>3</sup></b>	Capacité de stockage max : <b>233 840 m<sup>3</sup></b>	A – 1km
2662-1	<b>Stockage de polymères</b> (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) volume stocké supérieur à <b>40 000 m<sup>3</sup></b>	Capacité de stockage max : 158 000 palettes de 1,44 m <sup>3</sup> soit <b>227 520 m<sup>3</sup></b>	A – 2km
2663-1-a	Stockage de pneumatiques et <b>produits dont 50% au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères</b> (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) – 1. A l'état alvéolaire ou expansé... volume susceptible d'être stocké supérieur à <b>45 000 m<sup>3</sup></b>	Capacité de stockage max : 158 000 palettes de 1,48 m <sup>3</sup> soit <b>233 840 m<sup>3</sup></b>	A – 2km
2663-2-a	stockage de Pneumatiques et <b>produits dont 50% au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères</b> (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) 2. Autres cas et pour pneumatiques... volume susceptible d'être stocké supérieur à <b>80 000 m<sup>3</sup></b>	Capacité de stockage max : 158 000 palettes de 1,48 m <sup>3</sup> soit <b>233 840 m<sup>3</sup></b>	A – 2km
2925	<b>Ateliers de charge d'accumulateurs</b> dont la puissance maximale de courant continu utilisable est supérieure à <b>50 kW</b>	400 kW	D
2910-A-2	<b>Installation de combustion</b> qui consomme exclusivement du gaz naturel et dont la puissance est supérieure à 2MW et inférieure à 20MW.	Puissance thermique de la chaufferie : 2,5MW	DC

1436	<b>Liquides combustibles de point éclair compris entre 60°C et 93°C</b> (stockage ou emploi de). régime DC entre 100 t et 1000 t	« très petites quantités »	
4320	<b>Aérosols</b> extrêmement inflammables ou inflammables de catégorie 1 ou 2, <b>contenant</b> des gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou des liquides inflammables de catégorie 1 Seuil de déclaration : 15 t	« très petites quantités »	
4321	<b>Aérosols</b> extrêmement inflammables ou inflammables de catégorie 1 ou 2, <b>ne contenant pas</b> de gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou de liquides inflammables de catégorie 1 Seuil de déclaration : <b>500 t</b>	« très petites quantités »	
4331	<b>Liquides inflammables de catégorie 2 ou catégorie 3</b> à l'exclusion de la rubrique 4330. seuil du régime DC : 50 t	« très petites quantités »	
4801-2	<b>Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses</b> <b>seuil de déclaration : 50 t</b>	« très petites quantités »	

## 2.6 Situation au regard de la loi sur l'eau

Le projet prévoyant l'infiltration des eaux pluviales des toitures et voiries pour l'ensemble de la parcelle d'assiette soit 21,7 hectares, il relève de la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement (nomenclature figurant à l'article R214-1).

Le projet est donc soumis à autorisation puisque sa surface totale augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, est supérieure à 20 ha.

## 3 Enjeux du projet

### 3.1 Enjeux généraux fixés par le code de l'environnement et les objectifs généraux en matière d'urbanisme

L'article L181-3 stipule que l'installation ne peut être autorisée que s'il est possible de prévenir les dangers ou inconvénients qu'elle présente pour les intérêts visés à l'article L511-1, à savoir « *la commodité du voisinage, la santé, la sécurité, la salubrité publiques, l'agriculture, la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique* ».

Le projet relevant également de la réglementation relative à la protection des milieux aquatiques (L214-3) il doit aussi prendre en compte les intérêts mentionnés à l'article L211-1, *notamment la prévention des inondations, la préservation des écosystèmes aquatiques, la protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets... qu'il s'agisse des eaux superficielles ou souterraines.*

Le permis de construire, délivré dans le cadre de la réglementation d'urbanisme doit prendre en compte les objectifs du développement durable et les objectifs généraux fixés par l'article L101-2 du code de l'urbanisme :

1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables.

Le dossier DDAE comporte une évaluation environnementale (pièce n°4) et le dossier de PC une étude d'impact (pièce PC11) dont le contenu est pratiquement identique à celui de l'évaluation environnementale. Ce dossier a été transmis à l'autorité environnementale le 13 novembre 2018. Par courrier du 26 février 2019, celle-ci a indiqué qu'aucun avis formel n'a été produit dans le délai de deux mois suivant la saisine et elle a informé de l'absence d'observation de sa part sur le projet.

Les enjeux liés au projet ainsi que les dispositions prévues pour éviter, réduire ou compenser ses impacts potentiels sur les différents intérêts rappelés ci-dessus sont analysés dans l'évaluation environnementale ainsi que dans l'étude de dangers (pièce 5 du DDAE).

Les principaux éléments de ces deux études sont résumés ci-après.

## 3.2 L'évaluation environnementale

Le projet de construction est soumis à évaluation environnementale et donc à étude d'impact au titre de la rubrique 39a de la nomenclature annexée à l'article R122-2 du code de l'environnement : construction créant une surface de plancher supérieure à 40 000 m<sup>2</sup>. Le contenu de l'étude d'impact est défini aux articles L122-3 II-2° et R122-5 du code de l'environnement.

L'évaluation environnementale du dossier de demande d'autorisation d'exploiter (pièce n°4 du dossier, datée de mai 2018) et l'étude d'impact du dossier de demande de permis de construire (pièce PC11 du dossier, datée d'avril 2018) ont des contenus pratiquement identiques. Sauf en ce qui concerne les paragraphes 4.1.3 (gestion des eaux pluviales), 4.1.4 (gestion des eaux d'incendie) et 4.6 (analyse des effets du projet sur le bruit et les vibrations).

Les deux documents abordent les thèmes énumérés par l'article R122-5 II du code de l'environnement dans l'ordre où celui-ci en décrit le contenu.

Seront résumés ici les principaux éléments qui n'ont pas encore été évoqués dans le présent rapport.

### 3.2.1 Description du projet et scénario de référence

Une estimation des types et quantités de résidus et d'émissions attendus est donnée (eaux usées, infiltration des eaux pluviales à la parcelle, rejet de gaz d'échappement et de gaz de combustion de la chaudière, déchets issus de l'exploitation de la plateforme).

Un « scénario de référence » (article R122-5 II 3°) est présenté concernant l'évolution de l'environnement autour du site dans le cas de la mise en œuvre du projet et en l'absence de mise en œuvre. On note à ce propos que le terrain sur lequel le projet sera construit est décrit (§ 2.1.3 page 9/80) comme « terrain agricole qui n'est plus cultivé... le terrain est en friche ». Ceci est inexact car à ce jour le terrain est entièrement cultivé: voir photos 1, 2 et 4 en annexe 11). Il est rappelé dans le document que le projet va entraîner une augmentation du trafic de 660 véhicules par jour sur la RD 40 (80 PL et 250 VL effectuant deux passages par jour).

La situation du projet par rapport au PLU est rappelée (zone 1AUe). Il en est déduit qu'en cas d'absence de réalisation du projet, le terrain accueillerait à terme une activité économique ou industrielle qui engendrerait sensiblement les mêmes effets que ceux du projet GENERALI VIE.

### 3.2.2 Analyse de l'état actuel du site et de son environnement

La commune d'Hénin-Beaumont se situe à environ 12 km à l'est de Lens, 12 km à l'ouest de Douai, 33 km au sud de Lille et 20 km au nord-est d'Arras. Elle est traversée par les autoroutes A1 et A21 et plusieurs routes départementales. Elle comptait 26 493 habitants en 2014 pour une superficie de 20,72 km<sup>2</sup> soit une densité de 1279 habitants par km<sup>2</sup>.

Elle fait partie de la Communauté d'agglomération Hénin-Carvin qui regroupe 14 communes du bassin minier.

Le terrain d'emprise du projet jouxte la RD 40 E1 à laquelle il pourra être raccordé via la rue de la Fontaine et le giratoire sur lequel celle-ci est branchée. La RD 40 E1 permet de rejoindre l'autoroute A1 au diffuseur n°16.1 après avoir traversé le rond-point des vaches (photo en annexe 12).

Le terrain est soumis à une servitude liée à des lignes électriques aériennes de tension supérieure à 50kV. Le dossier fait état d'une seule ligne, Gavrelle-Hénin 2x90kV alors que l'avis donné par RTE sur la demande de PC cite trois liaisons de 90kV: Gavrelle-Hénin n°1, Gavrelle-Hénin n°2 et Gavrelle-Motte Julienne (La).

En termes de risques naturels et technologiques, la commune est classée en zone de sismicité faible, le site est localisé en zone d'aléa faible pour le retrait-gonflement des argiles, aucune cavité n'y a été identifiée. La commune compte 16 ICPE soumises à autorisation mais aucun site SEVESO et aucun PPRT.

Les résultats d'une étude des niveaux sonores à l'état initial effectuée le 8 octobre 2012 sur le terrain à l'occasion d'une précédente demande d'autorisation sont présentés. Les mesures ont été faites en 5 points situés en limite de propriété et 2 en zone à émergence réglementée (ZER), le centre équestre au nord-ouest et les habitations de Beaumont au sud-est, de l'autre côté de la RD 40 E1. Les mesures ont été effectuées en période de jour (17h 21h) et en période de nuit (22h15 1h45) afin de déterminer les niveaux sonores de référence pour le calcul des émergences admissibles et vérifier si le projet satisfait aux exigences réglementaires.

Les trafics routiers en moyenne journalière annuelle pour l'année 2015 publiés par la DREAL sont indiqués pour l'autoroute A1 au sud du diffuseur 16.1 et pour la RD 40 E1 (apparemment au droit de Rouvroy) (trafics VL et trafics PL).

Le projet ne se situe pas dans le périmètre de protection de l'église Saint-Martin classée monument historique.

L'étude d'impact ne donne pas d'indication sur la présence éventuelle de vestiges archéologiques sur le site, indiquant seulement (page 23) : « en phase chantier, en cas de découverte de site archéologique, le préfet de région sera saisi et une déclaration sera établie selon la réglementation en vigueur ». Or, dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire, le préfet de région, par arrêté du 14 février 2018, a prescrit la réalisation sur le terrain d'un diagnostic archéologique, « considérant que les travaux envisagés sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique car ils sont situés dans un secteur avec une forte potentialité archéologique (à proximité immédiate d'occupations antiques) » et « qu'il est nécessaire de mettre en évidence et de caractériser la nature, l'étendue, l'intérêt et le degré de conservation des vestiges archéologiques éventuellement présents afin de déterminer le type de mesures dont ils doivent faire l'objet. »

Le secteur est représentatif des paysages du bassin minier, le paysage immédiat étant marqué au nord par le terroir n°205.

Le sous-sol est constitué de sable argileux sur une épaisseur d'environ 10 m, puis de craie sur une épaisseur de 40 à 50 m, puis de marnes bleues.

Aucun cours d'eau ou plan d'eau ne se situe à proximité immédiate du site.

Sur le plan hydrogéologique, la nappe de la craie se situe à une profondeur de 25 à 30 mètres avec des fluctuations assez fortes (5 à 10 mètres). Elle s'écoule du sud/sud-ouest vers le nord/nord-est avec un gradient hydraulique fort témoignant d'une « perméabilité très moyenne » du réservoir aquifère.

Le site se trouve dans une zone de sensibilité faible vis-à-vis du risque de remontée de nappe avec toutefois un risque de nappe affleurante.



Le projet est situé en dehors de tout périmètre de protection de captage.

Aucune zone humide n'est identifiée sur la commune et l'étude de caractérisation qui a été conduite conclut que le site n'est pas une zone humide au sens des critères de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié et de la notice du 26 juin 2017 (étude demandée par le service instructeur pour compléter le dossier initial).

Les données climatologiques correspondant à la station météorologique de Lille pour la période 1981-2010 sont présentées : températures, précipitations, ensoleillement, rose des vents (1981-2005).

Les résultats des mesures de la qualité de l'air à la station de Lens Stade sont donnés pour l'année 2005 : SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, particules en suspension PM10 et PM2,5 (valeurs mesurées à la station de Béthune pour ce dernier paramètre).

Au vu du Schéma Régional de cohérence écologique du Nord-Pas-de-Calais approuvé en juillet 2014 puis annulé par le Tribunal Administratif en janvier 2017 le terrain d'assiette du projet n'est situé ni dans un réservoir de biodiversité ni dans un corridor écologique.

Les six ZNIEFF les plus proches du site sont respectivement situées à des distances de 1,5km (terrils n°84 et 205 d'Hénin-Beaumont), 2km (terrils n°85 et 89 d'Hénin-Beaumont), 2,5km (terrils n°87 et 92 de Dourges et d'Hénin-Beaumont), 6km (marais et terril d'Oignies), 5km (vallée de l'Escrebieux), 6km (terrils d'Evin-Malmaison) et 7km (pelouses et bois métallicoles de Noyelles-Godault).

Le secteur n'est concerné par aucun site classé ou inscrit.

Le site Natura 2000 le plus proche est une Zone Spéciale de Conservation (directive Habitats) située entre 5 et 9 km au nord-est et à l'est du site (ZSC des pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe). La Zone de Protection Spéciale (directive Oiseaux) la plus proche est à 12 km au nord-est du site (ZPS des cinq tailles). Le projet n'aura pas d'incidence sur la ZSC et sur la ZPS.

L'étude environnementale, datée de mai 2008, ne fait pas référence au diagnostic écologique faune flore daté du 27/09/2018 réalisé par le bureau Auddicé Environnement pour répondre à une demande formulée par l'administration dans le cadre de l'instruction du dossier ICPE (voir pièce « tableau de suivi des réponses à apporter au relevé des insuffisances ») et qui a été ajouté au dossier. On peut retenir de ce diagnostic les éléments suivants.

En matière d'habitats naturels et de flore, sur la base d'une analyse des données bibliographiques et des résultats d'investigations terrain effectuées le 31 août 2018, la synthèse des enjeux floristiques est la suivante : « Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été recensé sur la zone d'étude. De plus les habitats en place ne présentent aucun enjeu particulier. De même aucune espèce végétale menacée ni patrimoniale n'a été détectée lors de la prospection terrain. Enfin aucune espèce protégée n'a été retrouvée sur le site. Les habitats du site ne sont pas favorables à l'accueil des espèces patrimoniales et/ou protégées citées dans la bibliographie. »

Pour la faune, la même méthodologie a été utilisée : analyse bibliographique et 4 sessions de terrain les 15 mai, 13 juin, 30 juillet et 31 août 2018. Les conclusions sont les suivantes.

Les enjeux entomologiques sont qualifiés de très faibles compte tenu des résultats de la session de terrain et de la nature des habitats en place (absence de mare ou de fossé).

Cependant un bassin de collecte des eaux de ruissellement présent en limite sud de la zone d'étude pourrait renfermer des enjeux écologiques plus importants.

Les enjeux batrachologiques apparaissent très faibles compte tenu de l'absence de milieux aquatiques favorables à la reproduction des amphibiens dans la zone d'étude, et de l'absence d'observations.

Les enjeux herpétologiques (concernant les reptiles) sont qualifiés de très faibles pour les mêmes raisons.

En matière d'avifaune les enjeux sont qualifiés de faibles : 21 espèces aviaires ont été notées lors de 5 sessions de terrain échelonnées du 16/1 au 20/9/2018 ; la plupart des espèces observées sont communes bien que protégées ; 8 présentent un intérêt patrimonial dont 2 sont potentiellement nicheuses (Alouette des champs et Perdrix grise) ; plusieurs espèces dont l'observation sur la commune est mentionnée dans les données bibliographiques n'ont pas été notées car la zone ne leur est globalement pas favorable.

Les enjeux mammalogiques (mammifères terrestres) sont qualifiés de faibles bien que le Hérisson d'Europe, protégé au niveau national, ait été observé à proximité du bassin des eaux de ruissellement en limite sud de la zone.

La zone d'étude « ne présente pas d'intérêt notable » pour les chiroptères bien qu'elle reste une zone de chasse principalement utilisée par la Pipistrelle commune et le Pipistrelle de Khul ou de Nathusius.

Une synthèse globale des enjeux écologiques a été effectuée par superposition des enjeux de chaque groupe taxonomique pour chaque entité d'habitat du site. Au regard des enjeux faibles pour la flore et les habitats naturels ainsi que pour l'ensemble des groupes faunistiques, les enjeux généraux du site peuvent être qualifiés de faibles.

### **3.2.3 Effets notables du projet sur l'environnement**

#### ***3.2.3.1 Impact sur le sol, le sous-sol, les eaux superficielles et souterraines***

Sont indiquées à ce titre :

- la consommation d'eau potable, qui ne sera utilisée que pour les besoins du personnel, l'entretien des locaux et les installations incendie,
- une estimation de la quantité d'eaux usées qui sera rejetée dans le réseau public d'assainissement (assimilables à des eaux usées domestiques, à l'exclusion d'eaux industrielles),
- le calcul du volume des deux bassins d'infiltration des eaux pluviales qui seront réalisés, l'un pour le bassin versant nord-ouest des toitures, voiries et espaces verts, l'autre pour le bassin versant sud-est. La capacité de stockage nécessaire pour un orage de période de retour 20 ans est de 1 423 m<sup>3</sup> pour le bassin nord et de 1 734 m<sup>3</sup> pour le bassin sud<sup>7</sup>. Il est précisé également que les surfaces respectives des bassins seront de 1300 m<sup>2</sup> et 1600 m<sup>2</sup> et permettront, avec une perméabilité du sous-sol estimée à 10<sup>-4</sup> m/s, d'infiltrer des débits respectifs de 130 et 160 l/s correspondant à des pluies de 7,57 et 7,64 mm/h ;

---

<sup>7</sup> On rappelle toutefois que sur le plan PC sont indiqués des volumes de 1 237 m<sup>3</sup> et 1 500 m<sup>3</sup>.

- les dispositions retenues pour la rétention des eaux d'incendie. Le volume à retenir (1 760 m<sup>3</sup>) déterminé par application du document technique D9A sera obtenu par une hauteur d'eau maximale de 20 cm sur les aires de manœuvre des poids lourds et par la capacité des canalisations de diamètre 1200 conduisant vers les bassins d'infiltration, ces conduites étant équipées de vannes à fermeture automatique ou manuelle en amont immédiat des bassins,
- les principales dispositions du SDAGE du bassin Artois-Picardie approuvé le 23 novembre 2015 et du SAGE Marque-Deûle en cours d'élaboration (état des lieux terminé, définition de stratégie en cours) et la compatibilité du système de gestion des eaux pluviales du projet avec les objectifs de ces deux documents.

### **3.2.3.2 Impact sur la qualité de l'air**

L'impact de l'établissement sur la qualité de l'air sera lié aux rejets atmosphériques de la chaudière, aux gaz d'échappement et poussières produits par la circulation des engins et véhicules, et au dégagement d'hydrogène des locaux de charge des batteries.

Concernant les émissions liées aux véhicules, une estimation des quantités quotidiennes est effectuée en considérant un flux de 80 camions et 250 VL. Les dispositions qui seront prises pour réduire ces émissions sont précisées : contrôle technique régulier des véhicules, arrêt des moteurs pendant les phases de chargement et de déchargement. Les augmentations de quantités de polluants émis sont évaluées ainsi que les indices de risque (IR) ou excès de risque individuel (ERI) pour chaque polluant. Il est conclu que « l'évaluation des risques sanitaires ne démontre pas d'impact significatif du projet sur la santé des riverains ou des travailleurs » (conclusion de l'annexe 8 du DDAE, impact du trafic).

Pour limiter les rejets dus à la chaudière, celle-ci sera alimentée au gaz naturel, entretenue, réglée et contrôlée régulièrement de façon à respecter les normes de rejet (quantités maximales d'oxydes d'azote, d'oxydes de soufre et de poussières, par m<sup>3</sup> de gaz brûlé). La hauteur de la cheminée favorisera la diffusion et la dilution des gaz dans l'atmosphère, de telle sorte que ceux-ci n'auront pas d'impact sur la qualité de l'air autour du bâtiment.

### **3.2.3.3 Impacts sur les habitats, la faune et la flore**

Sur ce thème, l'étude d'impact est inexacte puisqu'elle rappelle que le terrain est en friche alors qu'il est actuellement cultivé. Elle n'évoque pas non plus le diagnostic faune flore réalisé en septembre 2018 et ajouté au dossier.

Ce diagnostic ayant conclu que les enjeux sont faibles aussi bien pour la flore et les habitats naturels que pour l'ensemble des groupes faunistiques, l'étude d'impact peut affirmer que le projet n'aura pas d'impact particulier sur la faune et la flore environnante et que la création de bassins pour la gestion des eaux pluviales permettra la présence de points d'eau favorables à certaines espèces.

Le projet n'aura pas non plus d'impact sur les ZNIEFF et la zone NATURA 2000 la plus proche (située à plus de 5 km).

### **3.2.3.4 Effets sur le bruit et les vibrations**

Les nuisances sonores et les vibrations auront pour origine les moteurs des véhicules et les avertisseurs de recul des chariots élévateurs. L'étude d'impact acoustique prévisionnelle a permis de déterminer les émergences en 4 points en limite de propriété et en 4 points situés en ZER (centre équestre et 3 zones d'habitation) ; les émergences prévisionnelles calculées respectent les prescriptions de l'arrêté du 23 janvier 1997 (l'émergence calculée est toutefois

égale à l'émergence autorisée de nuit en ZER 2 près des habitations de Beaumont). Il convient toutefois de rappeler que les mesures d'état initial ont été effectuées en octobre 2012.

### **3.2.3.5 Effets sur la gestion des déchets**

Les quantités estimées des différents types de déchets produits sur le site (déchets banals, déchets dangereux) sont indiquées ainsi que les modalités de gestion, traitement, élimination. Il est conclu que tous les déchets produits seront stockés dans des conditions adaptées, enlevés et traités par des sociétés spécialisées.

### **3.2.3.6 Effets sur le trafic**

Ce thème est traité de façon très sommaire ; les nombres de PL et VL qui transiteront chaque jour sur le site sont rappelés et il est ajouté que « l'infrastructure existante (RD40, giratoire, A1) permettra d'accéder directement au site logistique sans traverser de zones d'habitations ».

### **3.2.3.7 Impact sur le paysage**

L'étude souligne le souci d'intégration paysagère et architecturale du bâtiment dans son environnement immédiat et la prise en compte de sa perception depuis les zones d'habitations proches.

### **3.2.3.8 L'impact sur la santé**

Les produits stockés ne présentant pas de danger pour la santé et les déchets produits étant essentiellement des déchets banals, le volet sanitaire de l'étude examine les effets potentiels des gaz d'échappement des véhicules, des émissions sonores liées au trafic et des gaz de combustion de l'installation de chauffage.

Les substances chimiques générées sont recensées : CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, autres émissions liées à l'échappement des véhicules, présentes à l'état de traces et pouvant présenter un effet cancérigène en cas d'exposition chronique par inhalation.

Leur potentiel de danger est identifié, les relations dose-réponse ou dose-effet (valeurs toxicologiques de référence) sont rappelées.

Un calcul de l'impact de l'activité du site sur les émissions de polluants issus de la circulation des véhicules a été effectué. Il est conclu (dossier 4, page 62/80) que pour les polluants émis en quantités les plus importantes l'augmentation sera comprise entre 6,3% (N<sub>2</sub>O) et 9,7% (SO<sub>2</sub> et NO<sub>x</sub>), que « les émissions n'augmentent pas de façon notable » et qu'après calcul de l'IR et de l'ERI pour chaque polluant « l'étude n'a pas démontré d'impact significatif du projet sur la santé des riverains ni des travailleurs » (page 83 du même document).

### **3.2.3.9 Effets cumulés**

Sont évoqués à ce titre les effets cumulés éventuels du projet avec le projet d'ensemble commercial sur la ZAC du Bord des Eaux ayant fait l'objet d'un avis de l'AE. Les seuls effets cumulés des deux projets sont l'impact généré sur le trafic et la gêne occasionnée sur la circulation (effet sur la commodité du voisinage). Il convient de rappeler que l'effet sur le trafic n'a pas été réellement étudié.

## **3.2.4 Incidences sur l'environnement dues à la vulnérabilité du projet**

Sont évoqués à ce titre les catastrophes naturelles (précipitations atmosphériques, inondations ou séismes) et l'accident majeur sur le site (incendie).

Il est précisé qu'en cas de précipitations exceptionnelles les eaux déborderont sur les espaces verts.

Pour l'incendie sont rappelées les dispositions prises pour la rétention des eaux d'extinction et sont mentionnés les risques d'atteinte à la faune et à la flore et la production de déchets.

### **3.2.5 Solutions de substitution**

Aucune solution de substitution n'a été envisagée ; le projet a été retenu en raison de la situation géographique du terrain, à proximité d'un nœud autoroutier et « près du barycentre d'une distribution nationale des marchandises », en raison de la disponibilité du terrain et de sa facilité d'accès.

Les dispositions prises pour minimiser les consommations d'énergie sont indiquées : éclairage maximal des locaux par lanternes, isolation thermique pour optimiser le chauffage.

### **3.2.6 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des effets négatifs du projet**

Toutes les mesures envisagées pour limiter les impacts du projet sont énumérées dans ce chapitre. Ces mesures sont assez classiques et évidentes et ne seront pas rappelées ici.

Le coût induit par ces mesures est évalué à 420 000 € HT dont :

- 100 000 € pour séparateurs d'hydrocarbures et vannes
- 120 000 € pour bassins d'infiltration et espaces verts
- 200 000 € pour la « phase chantier propre ».

### **3.2.7 Conditions de remise en état du site après exploitation**

Les dispositions qui seraient prises dans ce cas sont décrites conformément aux articles R512-39-1 et suivants du code de l'environnement.

## **3.3 L'étude des dangers**

L'étude des dangers (pièce 5 du dossier) prévue par l'article L181-25 du code de l'environnement rappelle que le bâtiment projeté, à usage d'entrepôt et de bureaux, sera composé de 13 cellules de stockage d'une surface totale de plancher de 78 944 m<sup>2</sup> pour la partie entrepôt. Il pourra accueillir jusqu'à 158 000 palettes représentant 78 980 tonnes de marchandises combustibles. Ces produits divers relevant des rubriques ICPE rappelées au chapitre 2.5 du présent rapport ne présenteront pas d'autres risques que leur combustibilité mais seront susceptibles, compte tenu de l'échelle du stockage, de provoquer un incendie de grande ampleur.

Les enjeux en cas d'accident sont essentiellement humains.

L'étude indique les quantités maximales stockées dans chaque cellule, le pouvoir calorifique des différents produits et des éléments de conditionnement (palettes, cartons, emballages plastiques) ainsi que les principaux gaz susceptibles de se former lors de leur combustion.

Sont évoqués également les risques liés au gaz naturel utilisé dans les deux chaudières de l'installation de chauffage de l'entrepôt (risque de fuite de gaz et d'explosion), ainsi que les risques liés aux quatre locaux de charge des batteries (risque d'accumulation d'hydrogène et d'explosion, déversement ou projection d'acide).

L'analyse accidentologique effectuée sur la base de données du ministère de l'écologie montre que :

- Le risque lié au stockage dans les entrepôts est principalement l'inflammation non contrôlée pouvant entraîner un incendie des produits ou des matériaux d'emballage,
- Les causes premières (défaillances) des accidents recensés sont des actes de malveillance, des défaillances humaines, des défaillances matérielles, des agressions d'origine naturelle (foudre, neige, inondation),
- Les causes profondes relèvent d'aspects organisationnels qui amplifient la défaillance observée,
- Les accidents sur des chaudières de chauffage se caractérisent par une explosion issue d'une fuite de gaz combinée à un point chaud,
- Aucun accident dans les locaux de charge n'a été recensé,
- Les phénomènes naturels tels que foudre, précipitations atmosphériques et inondations peuvent être à l'origine d'accidents.

Pour le site, les sources potentielles de dommages retenues sont l'incendie d'une cellule de stockage, une explosion de gaz dans la chaufferie, une explosion d'hydrogène dans un local de charge et une pollution de l'eau et du sol suite à un déversement accidentel ou par les eaux d'extinction d'un incendie.

Après analyse des multiples origines possibles du principal phénomène dangereux que constitue l'incendie, les sources d'inflammation suivantes sont retenues : la foudre, la négligence humaine, les travaux par point chaud, une étincelle électrique, les risques liés à la manutention. En application de l'arrêté du 29 septembre 2005 les actes de malveillance ne sont pas pris en compte bien que constituant une des causes principales ; les mesures visant à éviter l'intrusion sur le site sont néanmoins étudiées.

Deux schémas de type « nœud papillon » sont présentés respectivement pour l'incendie d'une cellule de stockage et l'incendie de la chaufferie. Sur chacun de ces schémas apparaissent :

- L'évènement redouté central (ERC) : l'incendie d'un îlot de stockage
- Les évènements initiateurs qui constituent la cause de l'ERC,
- Les phénomènes dangereux, conséquence de l'ERC et sources potentielles de dommages,
- Les effets des phénomènes dangereux (thermiques, toxiques, pollution)
- Les fonctions de sécurité à assurer pour réduire la probabilité d'occurrence et les effets d'un évènement non souhaité.

Sont également décrites les mesures de maîtrise des risques qui permettent d'assurer les différentes fonctions de sécurité (§ 5.5).

Une analyse de la cinétique d'un incendie permet de vérifier que les mesures de maîtrise des risques visant à éviter la propagation d'un incendie d'un rack à une cellule sont bien en adéquation avec cette cinétique. Pour le cas d'une explosion dans la chaufferie, dont la cinétique est particulièrement rapide, toutes les mesures sont prises en amont pour réduire les risques d'accumulation de gaz.

Les effets de surpression produits par une explosion de la chaudière sont étudiés. Il en résulte que les seuils définis par l'arrêté du 29 septembre 2005 se situent aux distances suivantes du centre de la chaufferie :

- Effets létaux (dangers graves pour la vie humaine) : 5 mètres
- Effets irréversibles (dangers significatifs pour la vie humaine) : 13 mètres
- Effets irréversibles (effets indirects sur l'homme par bris de vitres) : 33 mètres

La détermination des effets thermiques d'un incendie des cellules de stockage est effectuée par modélisation à partir de la méthode de calcul FLUMILOG développée notamment par l'INERIS. La modélisation a pour but de calculer les distances de perception des flux thermiques de :

- 8 kW/m<sup>2</sup> : seuil des effets domino ou dégâts graves sur les structures,
- 5 kW/m<sup>2</sup> : seuil des effets létaux, dangers graves pour la vie humaine,
- 3 kW/m<sup>2</sup> : seuil des effets irréversibles, dangers significatifs pour la vie humaine.

Les modélisations sont effectuées pour un incendie affectant une seule cellule et pour un incendie en chaîne de trois cellules adjacentes.

Dans chaque configuration cinq modélisations différentes sont effectuées en fonction du type de produit stocké (par référence aux rubriques ICPE) : 1510 (marchandises diverses), 1530 (palettes de 200 kg de carton), 1532 (palettes de 300 kg de bois), 2662 (palette de 1,44 m<sup>3</sup> de polymères), 2663 (palette de 500 kg constituée de polyéthylène, PVC, caoutchouc et bois).

Les résultats montrent que dans tous les cas les flux de 3, 5 et 8 kW/m<sup>2</sup> ne sortent pas des limites de propriété.

Une étude des effets toxiques des fumées émises en cas d'incendie ainsi que de leurs effets sur la visibilité a également été effectuée. L'étude prend en compte le cas de produits combustibles (la composition des matériaux stockés définie page 64 serait à clarifier), et le cas de pneumatiques, chacun des deux types de produits étant étudié dans l'hypothèse d'un incendie affectant une seule cellule ou trois cellules, soit au total quatre simulations. Trois hypothèses différentes de conditions météorologiques (combinant stabilité de l'atmosphère et vitesse du vent) sont également examinées.

L'étude de dispersion conclut que *« sur la base des modèles appliqués, les éléments susceptibles d'être emportés dans les fumées ont toutes les chances de se disperser sans engendrer de risques significatifs aux alentours ni à des distances élevés du site »*. Les seuils de toxicité retenus pour les différents composés (CO, CO<sub>2</sub>, HCl, HCN) sont indiqués (seuil des effets irréversibles SEI et seuil des effets létaux SEL) mais il est dommage que les tableaux ne donnent pas les valeurs maximales atteintes en fonction de la distance, ce qui ne permet pas d'avoir une idée sur la marge par rapport aux seuils.

Enfin sont rappelés les tableaux issus de l'arrêté du 29 septembre 2005 et définissant les niveaux de probabilité et de gravité des phénomènes dangereux et de leurs effets. Dans ce cadre, l'évènement « incendie d'un îlot de stockage » se voit attribuer une probabilité de 5.10<sup>-2</sup> (classe de probabilité B, soit « évènement probable ») mais compte tenu du niveau de confiance de la fonction de sécurité assurée par le dispositif d'extinction automatique, la probabilité d'extension de l'incendie à toute la cellule est réduite d'un facteur 10 (classe C,

« évènement improbable »). De même le niveau de confiance des mesures de maîtrise des risques visant à éviter la propagation de l'incendie aux cellules adjacentes permet de réduire la probabilité d'occurrence d'un incendie en chaîne de trois cellules adjacentes (classe D « évènement très improbable »).

Enfin dans la mesure où la zone délimitée par le seuil des effets irréversibles sur la vie humaine ( $3 \text{ kW/m}^2$ ) est circonscrite à l'intérieur des limites de propriété, le niveau de gravité des conséquences des phénomènes dangereux (incendie de cellules, explosion de la chaudière) reste inférieur au niveau « modéré » et n'apparaît pas sur la matrice de criticité Probabilité x Gravité.

Selon l'étude le coût prévisionnel des mesures techniques mises en place pour assurer la sécurité et limiter les risques est d'environ 2 070 000 €.

### **3.3.1 Les dispositions constructives, équipements de protection et mesures de maîtrise des risques d'incendie**

Ces éléments sont décrits dans le dossier 3-Présentation (§ 3 et 4) et le dossier 5-Etude de dangers (§ 5.5). Les dispositions constructives ont déjà été évoquées au paragraphe 2.1 du présent rapport (le bâtiment). On peut retenir les points suivants.

- Les cellules de stockage sont séparées par des murs « coupe-feu » de degré 2 heures REI 120<sup>8</sup> qui dépassent de 1 m en toiture et se retournent latéralement en façade extérieure sur une largeur d'un mètre ; des colonnes sèches y sont implantées ; les ouvertures créées dans ces murs sont équipées de portes coupe-feu 2 heures ;
- Les bureaux sont séparés de l'entrepôt par des murs REI 120 avec portes EI 120 ;
- Les pignons nord-est (cellule 13) et sud-ouest (cellules 1 et 7) sont équipés d'un écran thermique coupe-feu 2 heures pour atténuer les effets thermiques à l'extérieur ;
- Les cellules de stockage sont divisées en cantons de désenfumage par des écrans de cantonnement et équipées d'exutoires de fumées à ouverture automatique et manuelle dont la surface utile sera de 2% de la surface totale de la toiture ;
- Robinets d'incendie armés (RIA) et extincteurs portatifs ;
- Détection et alarme incendie dans tous les locaux,
- Installation d'extinction automatique d'incendie de type sprinkler avec groupe motopompe autonome diesel et réserve d'eau de  $450 \text{ m}^3$ ,
- Réseau de poteaux incendie répartis autour de l'entrepôt alimentés par le réseau de ville et pouvant délivrer un débit simultané de  $360 \text{ m}^3/\text{h}$  pendant 2 heures comme exigé par le document technique D9A ;
- Capacité de rétention des eaux d'extinction d'incendie de  $1760 \text{ m}^3$  assurée sur les quais avec une hauteur maximale de 20 cm et dans les réseaux, avec vannes de barrage en amont des bassins d'infiltration des eaux pluviales.

Concernant les mesures de maîtrise des risques et dispositifs de sécurité, on peut citer :

---

<sup>8</sup> Voir lexique en début de rapport



- Les différentes consignes de sécurité et la formation qui seront données au personnel et les contrôles réguliers qui seront effectués sur les installations et appareils,
- L'installation de protection contre les effets directs et indirects de la foudre : paratonnerres à dispositif d'amorçage pour les effets directs, parafoudres dans les tableaux électriques ;
- Ventilation mécanique dans les locaux de charge des batteries ;
- Pour la chaufferie, ventilation et dispositifs de coupure automatique de l'arrivée du gaz et de l'alimentation électrique en cas de détection de fuite ou de variation anormale de pression ;
- Pour réduire les risques de malveillance, le site sera clôturé et gardienné par une société de télésurveillance qui disposera de l'ensemble des renvois d'alarmes.

## **4 L'avis de l'autorité environnementale (AE)**

En application des articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement et au vu de la rubrique n°39 de l'annexe à l'article R122-2, le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Le dossier a été soumis pour avis à l'autorité environnementale le 13 novembre 2018.

Par courrier du 26 février 2019 figurant au dossier d'enquête, la présidente de la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France a indiqué à la DREAL que « aucun avis de l'AE n'a été formellement produit dans le délai de deux mois suivant la saisine ». Elle informe également la DREAL « de l'absence d'observation de l'AE sur le projet ».

Par lettre du 13 mars 2019 adressée à la préfecture du Pas-de-Calais, la société PARCOLOG GESTION confirme qu'elle n'a pas de remarque sur cet avis de l'AE.

## **5 Organisation et déroulement de l'enquête**

### **5.1 Désignation du CE**

Par décision N° E19000045 / 59 du 28 mars 2019, le Président du Tribunal Administratif de Lille a désigné comme commissaire enquêteur monsieur André BERNARD, retraité du ministère de l'écologie.

Cette décision est intervenue après qu'un premier contact téléphonique avec la préfecture du Pas-de-Calais, autorité organisatrice de l'enquête, a permis de vérifier que l'indisponibilité du CE pour programmer des permanences au cours de la semaine n°20 ne posait pas de problème. Le calendrier de l'enquête a en définitive été décalé d'un mois à la demande de la commune d'Hénin-Beaumont, ce qui a supprimé toute interférence avec la semaine 20.

### **5.2 Préparation de l'enquête – actions du commissaire enquêteur (CE)**

#### **5.2.1 Actions du commissaire enquêteur**

Dès réception de sa nomination par le président du Tribunal Administratif, le 28 mars 2019, le commissaire enquêteur a repris contact avec les services de la préfecture du Pas-de-Calais et s'est rendu dans leurs bureaux afin de retirer un exemplaire des dossiers de demande d'autorisation d'exploiter et de permis de construire, et de fixer en concertation les

dates et heures des permanences (concertation prévue à l'article R123-9-I du code de l'environnement). Les dates retenues à cette occasion ont ensuite été décalées et convenues par entretien téléphonique le 29 avril 2019.

Le commissaire enquêteur a suggéré que le projet d'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête ainsi que l'avis d'enquête lui soient communiqués pour relecture. Ce souhait a été pris en compte pour le projet d'arrêté que le commissaire enquêteur a reçu le 29 avril et sur lequel il a formulé quelques observations le jour même.

Le commissaire enquêteur a également appelé l'attention sur le fait que certaines communes ne peuvent pas mettre un poste informatique à la disposition des citoyens pour leur permettre de consulter le dossier d'enquête sous forme numérique. La préfecture considère qu'il appartient aux communes de prendre leurs dispositions pour permettre cette consultation. Le commissaire enquêteur a vérifié lors de son passage en mairies pour constater l'affichage, qu'elles pourraient bien mettre un poste informatique à disposition pour la consultation du dossier.

L'arrêté préfectoral est joint en annexe 8.

Le projet d'avis d'enquête, joint en annexe 9, n'a pas été communiqué au CE avant envoi aux communes, au pétitionnaire et à la publication.

Le CE a créé une adresse courriel spécifique sur laquelle lui seraient transférés les courriels d'observations et propositions reçus sur la boîte de messagerie ouverte à la préfecture ; après modération éventuelle et anonymisation, le CE devait réexpédier ces courriels vers une autre adresse électronique à la préfecture, à partir de laquelle ils étaient rendus consultables par le public.

Le vendredi 17 mai 2019 après-midi, lors de sa tournée destinée à vérifier l'affichage, le commissaire enquêteur s'est rendu aux mairies de l'ensemble des communes concernées et a rencontré les secrétariats (sauf à Izel-les-Equerchin, bureaux fermés, et à Quièry-la-Motte, où les bureaux n'ouvrent qu'à 15h) pour vérifier que les dossiers leur étaient bien parvenus et pour rappeler les consignes (noter les éventuelles visites pour en informer le CE à la fin de l'enquête, communiquer le certificat d'affichage et la délibération éventuelle).

A Hénin-Beaumont, au service devant accueillir les permanences, le CE a également vérifié la présence et la composition du dossier papier et préparé le registre d'enquête (cotation et paraphe).

Concernant la composition du dossier d'enquête, le commissaire enquêteur a signalé à la préfecture et au pétitionnaire qu'il convenait d'ajouter une pièce pour mentionner explicitement les textes régissant l'enquête (article R123-8 3°), mentionner le fait qu'il n'y a pas eu de concertation préalable (article R123-8 5°) et mentionner les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet (article R123-8 6°). Le pétitionnaire a proposé le 24 mai une note de cadrage sur la procédure, traitant ces différents points. Amendée à l'initiative du CE pour évoquer les textes relatifs à la loi sur l'eau et au permis de construire, cette note a été ajoutée sur les clés USB déjà présentes dans les mairies (nouvelle tournée effectuée par le CE dans les 6 mairies autres qu'Hénin-Beaumont le mardi 28 mai). Une version papier de cette note a été ajoutée au dossier du siège de l'enquête le lundi 3 juin avant l'ouverture de l'enquête. Enfin le fichier de cette note a été communiqué par courriel à la préfecture pour chargement sur le dossier consultable par Internet.

Le commissaire enquêteur a constaté que la pièce PC16 du dossier PC diffusé dans les mairies, étude de sûreté et de sécurité publique, portait la mention « confidentiel » et constituait un document non communicable au sens de l'article 6 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978. La préfecture a confirmé qu'il convenait de retirer cette pièce du dossier, ce que le commissaire-enquêteur a fait lors de sa visite en mairies le 28 mai.

Le lundi 3 juin 2019, jour d'ouverture de l'enquête, vers 9h30, le CE a constaté que sur le site Internet de la préfecture, il n'était pas possible de déposer une observation et que la note de cadrage sur la procédure n'avait pas été ajoutée. Le CE en a informé la préfecture et a pu constater lors d'une nouvelle vérification effectuée vers 15h, que la situation était corrigée et que le dispositif lui transmettait bien immédiatement les observations déposées.

Le CE a également demandé aux services de la commune d'Hénin-Beaumont d'adapter légèrement les modalités de consultation du dossier et l'accès au registre. En effet l'avis d'enquête indique que le dossier est consultable au 3<sup>ème</sup> étage (salle de réunion) du bâtiment situé au 39 rue Elie Gruyelle. Or il est apparu qu'à cet étage aucun agent n'était prévu pour assurer l'accueil et l'information du public et superviser la consultation du dossier et l'utilisation du registre, ces fonctions étant assurées par des agents du 2<sup>ème</sup> étage. Le CE a donc demandé que les personnes se rendant au 3<sup>ème</sup> étage pour consulter le dossier soient réorientées (par une affiche lisible dès la sortie de l'ascenseur) vers le 2<sup>ème</sup> étage, les permanences étant maintenues au 3<sup>ème</sup> étage en raison de l'absence de salle disponible au 2<sup>ème</sup> étage. Les trois dernières permanences ont toutefois été tenues au 2<sup>ème</sup> étage, où un bureau a pu être mis à la disposition du CE.

### **5.2.2 Mesures de publicité - information du public**

L'avis d'enquête publique (annexe 9) a été affiché sur les panneaux d'affichage des sept communes touchées par le rayon d'affichage de 2 km. Le commissaire enquêteur a vérifié la réalité de cet affichage le vendredi 17 mai 2019 après-midi et le 5 juillet en fin de matinée.

L'avis au format A2 conforme aux prescriptions de l'arrêté du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement du 24 avril 2012, *fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement* n'était pas affiché sur le site du projet le vendredi 17 mai 2019 après-midi lors du passage du commissaire enquêteur. Celui-ci en a informé par courriel le 19 mai le pétitionnaire et la préfecture. Les actions conduites par le CE à ce propos sont décrites au paragraphe 5.2.3 ci-dessous.

Lors de la clôture de l'enquête le 5 juillet, toutes les affiches apposées dans les mairies étaient présentes et les quatre affiches placées sur le site étaient également présentes. Des photos des affiches sur le site sont jointes en annexe 11

Les maires des 7 communes du rayon d'affichage avaient été invités par la préfecture à établir un certificat attestant le maintien de l'avis d'enquête sur leur panneau d'affichage du 17 mai au 5 juillet 2019.

Seule la commune de Noyelles-Godault a communiqué son certificat d'affichage au commissaire enquêteur; la période d'affichage indiquée est du 10 mai au 5 juillet 2019.

L'avis d'enquête a également été publié par voie de presse dans les journaux « La Voix du Nord » et « Nord Eclair » les vendredi 17 mai 2019 et 7 juin 2019.

Voir en annexe 10 les publications de l'avis dans La Voix du Nord (vérification non effectuée par le commissaire enquêteur pour ce qui concerne Nord Eclair).

## Initiatives locales

Un courrier signé « Les conseillers de quartier du Village de Beaumont » et daté du 7 juin a été distribué dans les boîtes aux lettres du secteur de Beaumont en fin de première semaine d'enquête. Ce courrier informait les habitants de la tenue de l'enquête et des dates des permanences, et invitait les habitants à exprimer leurs observations et propositions sur le sujet.

De façon à peu près concomitante a été diffusé un tract de deux pages écrit par Madame Marine Tondelier, Conseillère municipale écologiste, pour le collectif « Osons pour Hénin-Beaumont ». Ce tract, intitulé « Projet de nouveaux entrepôts logistiques à Beaumont ? Osons dire non ! », « 5 raisons de s'opposer au projet » invitait les habitants à signer une pétition et à s'exprimer à l'occasion de l'enquête.

Enfin un grand panneau d'information a été placé (selon toute vraisemblance par les services de la ville) sur le rond-point des vaches pour inviter les habitants à s'exprimer dans le cadre de l'enquête (voir photo en annexe 12).

Ces différents éléments semblent avoir fortement contribué à mobiliser la population puisque c'est à partir de la permanence du 11 juin que les premières visites et observations ont été enregistrées.

### **5.2.3 Affichage sur le site du projet**

Lors de la vérification de l'affichage le 17 mai 2019, le CE a constaté qu'aucune affiche n'était présente sur le site. Il en a informé le pétitionnaire par courriel et celui-ci a répondu le lundi 20/05/2019 à 16h29 « Je vous confirme que le panneau a été posé en façade sur la RD40 ». Le CE est allé immédiatement procéder à la vérification de cet affichage. Il a constaté que l'affiche avait bien été mise en place, que son format était conforme à la réglementation mais en revanche, il a considéré que du fait de sa position, du profil en travers de la RD 40 E1 et de l'importance du trafic, elle n'était pratiquement pas lisible par un usager circulant sur la RD. Il est en effet impossible de stationner sans risque le long de cette route (route à 3 voies dont une seule dans le sens Beaumont Drocourt à cet endroit, avec un accotement d'à peine un mètre de largeur bordé par un fossé béton assez profond).

Le CE a donc préconisé au pétitionnaire, par courriel du 21/05/2019 à 9h50, de poser deux nouvelles affiches en des points assurant leur visibilité et leur lisibilité depuis les voies publiques, l'une au bord de la rue de La Fontaine (à l'endroit où se situera l'accès du projet), l'autre au bas de la descente de la rue des Chauffours, en limite d'emprise du projet, au croisement entre cette rue et un chemin carrossable qui traverse le projet et permet de rejoindre la rue de la Fontaine.

Le mercredi 22/05/2019 à 12h37 le pétitionnaire a informé le CE que ces deux affiches avaient été posées la veille et a joint deux photos que le CE n'a pas considéré comme probantes. Il n'a pas procédé immédiatement à la vérification.

Lors de la tournée effectuée le mardi 28/05/2019 après-midi (celle commencée le vendredi 24/05 matin ayant été interrompue après réception de la note de cadrage qui devait être adaptée, validée puis distribuée en mairies), le CE a constaté qu'une affiche avait bien été

posée rue des Chauffours<sup>9</sup> mais qu'aucune n'était présente rue de la Fontaine à proximité du giratoire. Il en a aussitôt informé le pétitionnaire.

Le lundi 3 juin 2019, jour d'ouverture de l'enquête, vers 8h30, le CE a constaté qu'il n'y avait toujours pas d'affiche rue de la Fontaine et que rue des Chauffours, seul le support de l'affiche subsistait. Vers 12h30 après la fin de la permanence, l'affiche était posée au sol, appuyée contre le support. Le CE a informé le pétitionnaire de cette situation.

A l'occasion de la 2<sup>ème</sup> permanence, le mardi 11 juin 2019, le CE a constaté qu'une affiche avait bien été posée près de la rue de la Fontaine, sur l'accotement de la RD, près du giratoire et que l'affiche rue des Chauffours était correctement orientée. Ces deux affiches sont restées en l'état jusqu'à la fin de l'enquête. A partir de la 3<sup>ème</sup> permanence (jeudi 20 juin) le CE a constaté qu'une 4<sup>ème</sup> affiche avait été posée à l'endroit suggéré près de la rue de la Fontaine (accès au site). Cette affiche, d'un format double du format règlementaire était taguée le 20 juin d'une inscription « NON au camion » ; lors des passages suivants du CE, cette affiche était toujours présente mais non taguée.

### **5.3 Organisation de la contribution publique**

Conformément à l'arrêté du 2 mai 2019 du Préfet du Pas-de-Calais, l'enquête s'est déroulée du lundi 3 juin 2019 au vendredi 5 juillet 2019, soit 33 jours.

Le siège de l'enquête a été fixé à Hénin-Beaumont dans un bâtiment occupé par les services de la ville (Espace Lumière – 39 rue Elie Gruyelle).

Un exemplaire du dossier d'enquête sur support papier a été déposé pendant toute la durée de l'enquête à Hénin-Beaumont, Espace Lumière – 39 rue Elie Gruyelle, où il était consultable aux jours et heures habituels d'ouverture au public, à savoir du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h (voir paragraphe 5.2.1 l'adaptation des modalités de cette consultation demandée par le CE).

Une version numérique des dossiers de demande (un CD Rom pour le dossier de demande d'autorisation d'exploiter et une clé USB pour le dossier de demande de PC et la note de cadrage ajoutée pendant la période de préparation) a été également tenue à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des six autres communes « du rayon d'affichage » de l'ICPE : Drocourt, Esquerchin, Izel-lès-Equerchin, Noyelles-Godault, Quiéry-la-Motte et Rouvroy.

Un exemplaire sur support papier et un exemplaire sur support numérique pouvaient également être consultés pendant toute la durée de l'enquête à la préfecture du Pas-de-Calais à Arras – rue Fernand Buisson – Service des Installations Classées, du lundi au vendredi de 9h à 11h30 et de 14h à 16h.

Enfin le public pouvait prendre connaissance du dossier sous format numérique sur le site Internet de la préfecture du Pas-de-Calais, à l'adresse électronique suivante :

- <http://www.pas-de-calais.gouv.fr> – publications – consultation du public – enquête publique / ICPE autorisation / GENERALI VIE HENIN BEAUMONT

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public au siège de l'enquête à Hénin-Beaumont, Espace Lumière – 39 rue Elie Gruyelle – salle de réunion – 3<sup>ème</sup> étage

---

<sup>9</sup> L'implantation de celle-ci ne paraissait toutefois pas particulièrement judicieuse puisque placée du côté opposé au projet et orientée vers le parc logistique existant.

(puis 2<sup>ème</sup> étage : voir § 6.2) pour recevoir ses observations et propositions au cours des créneaux horaires suivants :

- Le lundi 3 juin 2019 de 9h à 12h;
- Le mardi 11 juin 2019 de 14h à 17h ;
- Le jeudi 20 juin 2019 de 9h à 12h;
- Le mercredi 26 juin 2019 de 9h à 12h;
- Le vendredi 5 juillet 2019 de 14h à 17h.

Le public pouvait également formuler ses observations et propositions pendant toute la durée de l'enquête à l'adresse électronique suivante : <http://www.pas-de-calais.gouv.fr> – publications – consultation du public – enquête publique – ICPE autorisation – GENERALI VIE HENIN BEAUMONT – Réagir à cet article.

Les observations formulées à cette adresse électronique étaient rendues consultables par le public à l'adresse de consultation du dossier sur le site internet de la préfecture (après prise de connaissance et modération éventuelle par le commissaire enquêteur). A la demande des services de la préfecture, les observations mises à la disposition du public sur le site devaient être rendues anonymes. Une version sur support papier de ces observations et propositions était également annexée au registre d'enquête par le commissaire enquêteur au début de chaque permanence après impression par les services de la commune d'Hénin-Beaumont.

Les observations et propositions du public inscrites sur le registre et celles transmises au commissaire enquêteur par voie postale étaient également rendues consultables sur le site internet de la préfecture. Pour cela elles étaient scannées par les services de la mairie d'Hénin-Beaumont et transmises par courriel au commissaire enquêteur qui, après prise de connaissance, modération éventuelle et anonymisation, les transmettait à la préfecture pour chargement sur le site internet.

## **5.4 Composition du dossier d'enquête**

Un exemplaire du dossier d'enquête (plus précisément du dossier de demande d'autorisation environnementale et du dossier de demande de permis de construire déposés par le pétitionnaire) a été remis au commissaire enquêteur par la préfecture du Pas-de-Calais le 29 mars 2019. La composition de ces deux dossiers est la suivante.

### **5.4.1 Le dossier de demande d'autorisation environnementale**

Il comprend les pièces suivantes.

1. Préambule
2. Résumés non techniques
  - Résumé non technique de l'étude d'impact
  - Résumé non technique de l'étude de dangers
3. Présentation
  - Présentation du demandeur
  - Localisation du projet
  - Présentation du projet

Les équipements de protection et de lutte contre l'incendie

Activité

Nomenclature des installations classées

Rappel de la législation sur les ICPE

#### 4. Evaluation environnementale (étude d'impact)

Description du projet

Scénario de référence

Evaluation environnementale

Incidences sur l'environnement

Incidences négatives sur l'environnement dues à sa vulnérabilité

Solutions de substitution

Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des effets négatifs du projet

Conditions de remise en état du site après exploitation

Méthodes utilisées

Auteur du dossier

#### 5. Etude des dangers

Présentation et activité du site

Les enjeux humains à proximité du site

Les produits mis en œuvre dans l'entrepôt

Les procédés mis en œuvre

Analyse accidentologique / Application au site

Etude de la cinétique

Etude des effets de surpression : l'explosion d'une chaudière

Etude des effets thermiques : l'incendie

Etude des effets toxiques et des effets sur la visibilité des fumées

Evaluation et prise en compte de la gravité et de la probabilité

Impact financier des mesures de protection

#### 6. Notice d'hygiène et de sécurité

Cadre général

Hygiène et conditions de travail

Sécurité du travail

Evaluation et prévention des risques

Références législatives et réglementaires

#### 7. Annexes

1) Extrait KBIS

2) Plans

3) Dimensionnement D9 /D9A

- 4) Niveaux sonores initiaux et impact du projet
- 5) Fiches climatologiques
- 6) Fiches faune flore
- 7) Valeurs toxicologiques de référence
- 8) Etude de trafic
- 9) Courrier envoyé au maire
- 10) Accidentologie
- 11) Modélisation Flumilog 1 cellule
- 12) Modélisation Flumilog 3 cellules
- 13) Dispersion des fumées
- 14) Analyse conformité AM 11 avril 2017
- 15) Analyse risque foudre et étude technique
- 16) Etude zones humides
- 17) Rapport hydrogéologique

Le dossier comprend également :

- La lettre du 18/12/2017 du directeur général de PARCOLOG GESTION au préfet, accompagnant le dépôt de la demande d'autorisation environnementale,
- La lettre du 26/02/2019 de la présidente de la MRAE (mission régionale d'autorité environnementale) Hauts-de-France informant la DREAL de son avis tacite sur le projet et de l'absence d'observation de l'AE sur le projet et la réponse du 13 mars 2019 du pétitionnaire adressée à la préfecture,
- Un tableau des pièces à joindre au dossier d'autorisation environnementale
- Un tableau de suivi des réponses à apporter au relevé des insuffisances effectué par le service instructeur du DDAE et notifié au pétitionnaire,
- Le rapport final du diagnostic écologique faune-flore daté du 27/09/2018
- La note de cadrage sur la procédure, ajoutée à la demande du commissaire enquêteur

Le dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) respecte la composition définie par les articles R181-13 et D181-15-2 du code de l'environnement.

#### **5.4.2 Le dossier de demande de permis de construire**

Il comprend les pièces suivantes.

##### 1. Pièces écrites

- a. Pouvoir donné par le PDG de GENERALI VIE à la Gérante de PARCOLOG GESTION pour déposer les demandes de PC et d'autorisation environnementale
- b. Formulaire CERFA n° 13409\*06 de demande de PC renseigné
- c. PC4 : Notice architecturale / sécurité / accessibilité
- d. PC11 : Etude d'impact



- e. PC16 : Etude de sûreté et de sécurité publique (pièce retirée car confidentielle et non communicable)
- f. PC16-1 : Attestation de prise en compte de la réglementation thermique

## 2. Plans

- a. PC1a : Plan de situation du terrain
- b. PC1b : Plan de situation du terrain – Plan issu du cadastre
- c. PC2a : Plan de masse – échelle 1/1000
- d. PC2b : Plan du rez-de-chaussée
- e. PC3 : Plan en coupe du terrain et de la construction
- f. PC5a : Façades – Toitures
- g. PC5b : Façades couleur
- h. PC6a : Insertion du projet dans son environnement – vue du sol
- i. PC6b et PC6b : Insertion du projet dans son environnement – vues aériennes
- j. PC7 : Photographies – environnement proche
- k. PC8 : Photographies – paysage lointain
- l. Annexes 1 à 1d : chemin équestre
- m. Annexes 2 et 2a : chemin piétons et cycles
- n. Annexes 3 à 3c : plan de paysage
- o. Annexe 4 : Surfaces
- p. Annexe 5 : Plan de sécurité incendie
- q. Annexe 5a : Rétention eaux incendie
- r. Annexe 5b : Plan des distances à parcourir
- s. Annexe 6 : Découpage foncier

Il convient de souligner que le commissaire enquêteur a constaté des différences entre le dossier mis à l'enquête et celui dont dispose le service instructeur à la commune d'Hénin-Beaumont. Ce dernier dossier, composé de pièces datées du 13/12/2017, du 22/3/2018, du 30/3/2018 et du 5/4/2018, comporte quelques pièces supplémentaires (étude paysagère) et on note que les coupes B et C représentant les merlons sur le plan PC3 daté du 13/12/2017 sont nettement différentes de celles du plan PC3 du dossier d'enquête.

Le commissaire enquêteur a par ailleurs été destinataire via la préfecture des avis des services suivants consultés par le maire d'Hénin Beaumont dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire.

- 1) Services techniques de la commune d'Hénin-Beaumont (impact du trafic supplémentaire induit par le projet)
- 2) Communauté d'agglomération Hénin-Carvin (branchement sur le réseau public d'assainissement et présence d'une canalisation dans l'emprise du projet)
- 3) ENEDIS (raccordement au réseau HTA, puissance nécessaire non précisée)

- 4) Département du Pas-de-Calais (accès à la rue de la Fontaine et prise en compte des itinéraires de promenade et de randonnée)
- 5) GRT Gaz (pas de SUP associée aux ouvrages de transport de gaz dans l'emprise du projet)
- 6) ARS – Agence régionale de santé (« pas d'enjeu sanitaire » donc pas d'avis)
- 7) VEOLIA Eau
- 8) Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité – Sous-Commission Sécurité Publique (avis favorable de la sous-commission et du DDSP)
- 9) RTE (lignes électriques aériennes de tension supérieure à 50kV)
- 10) Préfet de la Région Hauts-de-France / DREAL / Service Installations classées (avis favorable compte tenu de la réception d'un dossier ICPE complété)
- 11) DRAC – Direction régionale des affaires culturelles – UD architecture et patrimoine (pas d'observation)
- 12) DRAC – Service régional de l'archéologie (nécessité d'effectuer un diagnostic archéologique à commander à l'INRAP)
- 13) SDIS62 – Service départemental d'incendie et de secours

#### **5.4.3 Observation**

S'agissant d'une enquête publique unique, le dossier devrait comporter, aux termes de l'article L123-6 I 4<sup>ème</sup> alinéa du code de l'environnement « les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du ou des projets, plans ou programmes. »

L'ensemble constitué par le résumé non technique de l'étude d'impact et le résumé non technique de l'étude de dangers contient toutes les informations requises par l'article L123-6 mais il ne me semble pas répondre formellement à la demande, puisqu'il devrait être indépendant des dossiers relatifs aux demandes de PC et d'autorisation d'exploiter.

#### **5.5 Fin de la procédure, PV de synthèse, mémoire en réponse**

A l'issue de la dernière permanence tenue le vendredi 5 juillet 2019 jusqu'à 17 heures le commissaire enquêteur a récupéré le registre d'enquête et a procédé à sa clôture. En fait, compte tenu du nombre de personnes attendant encore leur tour à 17 heures, la permanence s'est prolongée jusqu'à 17h30 – 17h45.

Par ailleurs la boîte de messagerie ouverte sur le site Internet de la préfecture ne pouvant être fermée en cours de journée en raison de contraintes informatiques, il était possible de déposer des contributions jusqu'à 24h. La dernière contribution a été enregistrée à 19h34.

Le PV de synthèse prévu par l'article R123-18 du code de l'environnement a été adressé au pétitionnaire par courriel le lundi 8 juillet 2019 à 18h10. Une première version du chapitre concernant les questions posées par le commissaire enquêteur avait été communiquée au pétitionnaire le 1<sup>er</sup> juillet et les contributions reçues jusqu'au 30 juin lui avaient été communiquées le 25 juin (n°1 à 26) et le 1<sup>er</sup> juillet (n°27 à 34). Ce procès-verbal est joint en annexe 17. L'essentiel de son contenu est repris aux chapitres 6 et 7 ci-dessous.

Le pétitionnaire a adressé son mémoire en réponse au commissaire enquêteur par courrier électronique le 17 juillet 2019 à 18h37 ainsi que par courrier postal. Ce mémoire est joint en annexe 18 au présent rapport. Les réponses aux observations sont précédées d'une lettre d'envoi dans laquelle le pétitionnaire a formulé les remarques générales suivantes ;

*« Régulièrement pétitionnaire pour ce type de projet sur de nombreux territoires, nous sommes toujours à l'écoute des remarques de terrain permettant d'améliorer la qualité et l'insertion de nos projets.*

*C'est ce que nous avons fait depuis 20 ans et notamment lors de la réalisation des projets contigus « Parcolog 1 et 2 », qui depuis leur mise en exploitation n'ont fait l'objet d'aucun signalement ni d'aucune plainte mais ont créé 600 emplois.*

*Assurer la tranquillité des riverains c'est pour nous assurer la tranquillité des exploitants de nos bâtiments.*

*Partenaires du développement économique des territoires, nous inscrivons nos actions dans le long terme.*

*Dans un contexte préélectoral, certains contestent notre projet alors qu'il est conforme aux documents d'urbanismes SCOT et PLU, votés et applicables.*

*En effet la quasi-totalité des remarques émises sur les registres ouverts à la population relèvent de questions traitées au PLU (consommation de terres agricoles, trafic, bruit, biodiversité,.....).*

*Pour autant après avoir répondu à votre analyse des observations et propositions du public et à vos remarques spécifiques au projet que vous avez repris dans vos 11 observations, il nous a semblé utile d'apporter pour chaque thème et chaque remarque le maximum d'éléments de réponses. »*

Les éléments du mémoire en réponse sont reportés après les observations du public et les questions du commissaire enquêteur auxquelles ils répondent, dans les chapitres 6 et 7 ci-dessous. Les réponses à des observations particulières du public sont reportées au chapitre 8.

Ils sont repris dans les documents séparés consacrés aux conclusions et avis du commissaire enquêteur.

Les principales étapes du déroulement de la procédure sont récapitulées dans le tableau figurant en annexe 13.

## **5.6 Climat de l'enquête**

Malgré la mise en œuvre dans les délais des mesures réglementaires de publication et d'affichage en mairies (l'affichage sur le site n'ayant été correctement réalisé que dans le courant de la première semaine d'enquête), la participation du public n'a réellement commencé qu'après la deuxième permanence, vraisemblablement suscitée par les actions d'information complémentaires de la mairie et d'une association.

La participation a alors été importante par dépositions sur registre, courriers et courriels. Le nombre de personnes venues aux permanences a également été de plus en plus important, obligeant à des attentes parfois assez longues compte tenu du nombre limité de places dans le bureau mis à la disposition du CE.

Malgré cela l'ambiance a toujours été calme et sereine à l'exception d'une courte discussion très animée entre deux personnes venues à la dernière permanence, au sujet du prix auquel l'une de ces personnes aurait vendu des terrains anciennement agricoles pour l'aménagement des zones d'activité déjà construites sur la commune.

Dans les autres communes du rayon d'enquête, d'après les secrétariats, seules les mairies de Noyelles-Godault, Izel-les-Equerchin et Drocourt ont reçu la visite d'une personne venue consulter le dossier. Personne ne s'est présenté dans les mairies d'Esquerchin, Quiéry-la-Motte et Rouvroy.

## **6 La contribution publique**

### **6.1 Bilan comptable des observations**

L'enquête a suscité une participation importante des habitants du « secteur » de Beaumont (ancienne commune de Beaumont-en-Artois fusionnée à Hénin-Liétard en 1971 pour constituer la commune d'Hénin-Beaumont) situé à proximité du projet. Cette participation a commencé à partir de la deuxième semaine d'enquête, vraisemblablement déclenchée par la distribution dans les boîtes aux lettres de Beaumont d'un courrier signé « Les conseillers de quartier du Village de Beaumont », la diffusion à peu près concomitante d'un tract de deux pages produit par Madame Marine Tondelier, conseillère municipale écologiste, et la mise en place d'un panneau d'information au giratoire des vaches invitant les habitants à s'exprimer à l'occasion de l'enquête (voir paragraphe 5.2.2 et annexe 12).

A l'issue de la dernière journée d'enquête, le bilan quantitatif des contributions s'établit comme suit (le 5 juillet au soir) :

- 23 contributions portées sur le registre d'enquête,
- 23 lettres adressées au commissaire enquêteur,
- 29 contributions reçues à l'adresse électronique ouverte sur le site de la préfecture du Pas-de-Calais,
- Soit au total 75 contributions.

A noter que 29 contributions, soit près de 40% du total, ont été reçues le dernier jour de l'enquête.

Certaines contributions ont été signées par plusieurs personnes, 78 pour la contribution n°74 et 13 pour la n°72. La contribution n°53 déposée pour le collectif « Osons pour Hénin-Beaumont » par Madame Marine Tondelier, conseillère municipale écologiste, est une pétition ouverte sur Internet qui aurait été signée par 464 personnes à la date du 5 juillet 2019 au moment du dépôt de la contribution sur le site Internet de la préfecture. Le nombre de 464 apparaissait effectivement sur le site de la pétition, mais le commissaire enquêteur n'a pas eu connaissance de la liste des signataires.

Trois autres contributions ont été déposées par des « structures collectives », n°19 par « Hénin-Beaumont Action », n°54 par « Europe Ecologie les Verts » et n°75 par le « Groupe d'Action de La France Insoumise de Hénin-Beaumont ». Il n'est pas possible d'affecter un nombre de signataires à ces trois contributions.

A l'inverse, certaines personnes ont déposé plusieurs contributions ou sont intervenues à la fois individuellement et en groupe sans qu'il soit toujours possible de les identifier, notamment lorsqu'il s'agissait de contributions sur l'adresse courriel.

En n'affectant qu'un poids d'une personne aux contributions n°19, 53, 54 et 75, et en ne déduisant pas les interventions multiples d'une même personne, le nombre total de personnes qui ont déposé une contribution s'établit à 185.

Par ailleurs un certain nombre de personnes sont venues consulter le dossier, ou demander des informations au cours des permanences, sans déposer immédiatement une observation : 4 personnes le 11 juin, 14 personnes le 26 juin, nombre important, mais non déterminé compte tenu de l'affluence, le 5 juillet. La plupart ont indiqué qu'elles déposeraient ultérieurement une observation mais il n'a pas été possible de vérifier si elles l'avaient fait.

Le nombre de personnes venues consulter le dossier en dehors des permanences sans déposer d'observation sur le registre n'a pas été déterminé.

Le commissaire enquêteur s'est rendu dans les autres communes du rayon d'enquête le 5 juillet 2019 en fin de matinée pour vérifier le maintien de l'affichage. A cette occasion il a interrogé les secrétaires de mairie sur le nombre de personnes ayant consulté le dossier (numérique). Dans les communes de Drocourt, Izel les Equerchin et Noyelles Godault les secrétariats ont noté la visite d'une personne. Les trois autres communes n'ont enregistré aucune visite.

## **6.2 Analyse détaillée des observations et réponses du pétitionnaire**

La liste des 75 contributions reçues (sur registre, par courrier ou par courriel) figure sur le tableau joint en annexe 14. Ce tableau donne l'identité et l'adresse des intervenants lorsqu'elle a été fournie, l'adresse de messagerie pour les contributions par courriel, et indique les thèmes qui ont été abordés. L'annexe 15 donne la liste des signataires de la contribution n°74.

Dix-huit thèmes différents abordés chacun par plusieurs personnes ont été identifiés. Quelques questions soulevées par une seule personne ont été regroupées dans une 19<sup>ème</sup> rubrique. La référence à l'auteur de la contribution est généralement faite par le numéro qui lui est affecté dans le tableau annexe 14.

Pour chaque thème, après le résumé des observations est reportée la réponse du pétitionnaire.

### **6.2.1 Impact sur les conditions de circulation**

Ce thème est abordé dans plus de 80% des contributions.

Les intervenants évoquent les difficultés de circulation actuelles dans le secteur et notamment au rond-point des vaches, surtout depuis que celui-ci est traversé par le BHNS. Ils soulignent que l'augmentation de trafic que va engendrer le projet provoquera une aggravation des conditions de circulation et des embouteillages plus importants (*Il est déjà bien difficile de circuler le soir et les week-ends aux abords de Beaumont, qu'en sera-t-il avec tous ces camions : n°35*). L'impact sur le nombre d'accidents est également évoqué (n°42) notamment pour les enfants se rendant au collège et au lycée, qui doivent passer par ce rond-point. L'intervenant n°43 pense que « *ce trafic augmentera considérablement le risque d'accidents avec des conséquences pouvant être dramatiques* ».

Pour la contribution n°31, les données de trafic manquent de précision : données datant de 2015, absence de projection à l'horizon de mise en service du projet, absence de flux par tranches horaires, absence de prise en compte du BHNS.

Un autre intervenant (n°34) demande des précisions sur le nombre de postes de chargement, la définition utilisée pour distinguer VL et PL, la répartition horaire des arrivées et départs ; il considère que les hypothèses de trafic ne sont pas expliquées et leur source non précisée, que les trafics pris en compte dans l'étude acoustique ne sont pas en cohérence avec ceux indiqués dans les autres documents et sont « *minimisés pour un ensemble d'entrepôts de 79 000 m<sup>2</sup> qui disposent de x quais et dont le but est de les rentabiliser par l'optimisation du temps et des rotations de chargements* ».

Le même intervenant (n°34) demande que soit effectuée une étude de l'impact du trafic supplémentaire sur les conditions de circulation à l'intérieur du village de Beaumont (et pas seulement sur la RD 40<sup>E1</sup>) du fait du passage des *employés à horaires postés* et « *des risques pour les habitants avec les véhicules qui roulent pour traverser le village à vitesse excessive en ville* ».

### **Réponse du pétitionnaire**

*Nous confirmons qu'il est prévu que 80 PL (160 mouvements) et 250 VL (500 mouvements) transitent chaque jour sur le site.*

*Concernant les véhicules légers, le trafic sera essentiellement lié aux 300 travailleurs prévus sur le site.*

*On peut différencier :*

*- la partie administrative : arrivée sur site entre 8 et 9 h et sortie entre 17 et 18 h pour une cinquantaine de personnes*

*- la partie entrepôt qui travaille en 2x8 ou 3x8 : les changements de poste auront lieu entre 5 et 6 h, 13 et 14 h, 21 et 22 h.*

*Le trafic des véhicules ne sera pas uniforme dans la journée. La partie administrative concerne une cinquantaine de personnes. On peut donc considérer un trafic de 50 VL/h entre 8 et 9h puis entre 17 et 18 h. Une petite partie de ces personnes pourra également sortir déjeuner entre 12 h et 14 h.*

*Le reste des travailleurs (environ 250 personnes) travaillera dans l'entrepôt.*

*On peut donc estimer un pic de circulation des véhicules légers aux horaires 2x8 3x8 énoncés ci-dessus.*

*Le reste du temps, le trafic sera modéré et lié aux visiteurs susceptibles de venir, sur les horaires de la partie administrative avec un maximum de 10 VL/jour.*

*Le trafic des poids lourds sera organisé en fonction de l'activité logistique et des temps de route de livraison, du lundi au vendredi. On estime qu'un tiers du trafic poids lourds aura lieu entre 5 et 7h et entre 14 et 16 h*

*Les deux tiers restants seront répartis sur le reste de la journée, entre 7 et 19 h.*

*Ces horaires ne correspondent pas aux pics de circulation qui peuvent être observés le matin et le soir sur le secteur. Ils ne correspondent pas non plus aux pics de circulation observés le week-end sur le rond-point des vaches du fait de la fréquentation du centre commercial MAISON PLUS.*

*Aussi nous pouvons objectivement affirmer que l'augmentation de trafic n'engendrera pas d'aggravation des conditions de circulation.*

*Concernant la sécurité des piétons et des enfants se rendant au collège et au lycée, il est de l'autorité de la collectivité d'aménager le cas échéant les passages piétons sur les routes et ronds-points. Nous ne pouvons objectivement pas considérer que l'augmentation de trafic pourrait augmenter considérablement le risque d'accidents.*

*Concernant les conditions de circulation, le dossier de demande d'autorisation environnemental présente les données de comptages routiers de 2015. Depuis les données*

de comptage routier de 2016 ont été mises en ligne. Ces données sont présentées dans le tableau ci-dessous<sup>10</sup> : ...

On constate que le trafic sur la RD40 est en très légère baisse par rapport aux données 2015 :

Le trafic global passe de 11 328 véhicules (moyenne journalière annuelle) en 2015 à 11 067 véhicules en 2016 et que le trafic poids lourds passe de 398 PL à 372 PL.

La plateforme logistique de Boulanger que nous avons réalisée en 2011 à côté fait exactement la même surface que celle de notre projet ; et nous n'avons jamais reçu de plainte liée au trafic véhicules.

L'accès au site GENERALI VIE depuis la sortie 16.1 de l'autoroute A1 se fait uniquement par la RD40 et ne traverse aucune zone d'habitation.

La modélisation acoustique annexée au dossier de demande d'autorisation environnementale indique qu'en limite de propriété, de jour comme de nuit, les niveaux sonores calculés sont conformes à la réglementation.

En ZER, les émergences calculées pour les périodes de jour et de nuit sont également conformes pour les points de calculs.

Les merlons de grandes hauteurs prévus au projet sur les façades sud, est et sur la bande de terrain nord-ouest ont été conçus afin de limiter les risques de nuisances sonores auprès des habitations.

### 6.2.2 Nuisances sonores

Ce thème est explicitement abordé dans près de 55% des contributions.

Il est notamment indiqué que les klaxons et avertisseurs de recul des camions sont perçus par les riverains (n°2, 17) et que « les nuisances sonores surtout la nuit deviennent difficiles à vivre... les buttes de terre qui occasionnent un inconfort énorme pour les habitations ne sont pas efficaces et ne sont pas entretenues » (n°38). La contribution n°41 demande la « mise en place d'un mur anti-bruit le long de la RD 40 du côté du village de Beaumont ».

#### **Réponse du pétitionnaire**

Une étude d'impact acoustique prévisionnelle dans l'environnement a été réalisée par la société DIAKUSTIC avec le logiciel CADNAA.

Les calculs d'impact acoustique ont été réalisés en 4 points autour du site en limite de propriété et 4 points en ZER. Les points de calcul sont positionnés à une hauteur de 1m50 (P1,P2,P3,P4,ZER1 et ZER4) et 4m50 (ZER2 et ZER3).

Pour le point en ZER4 de nuit, l'émergence calculée est égale à 4dB soit la limite autorisée. Il ne peut être envisagé un merlon ou un mur antibruit entre le site et la ZER4 côté Nord du fait de la configuration du site. Cependant la distance d'éloignement des habitations avec les espaces cultivés au nord, la végétation et le merlon situé en nord-ouest réduiront de fait l'impact acoustique du site.

La modélisation présentée dans le dossier de demande d'autorisation prend en compte les merlons qui seront mis en place sur le site.

### 6.2.3 Consommation de terres agricoles

Ce thème est abordé dans un tiers environ des contributions.

Il est souligné que le projet consommera (« gâchera » n°12) plus de 20 hectares de terres agricoles cultivées (qui, contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'impact, ne sont pas

<sup>10</sup> Non reporté dans le présent chapitre ; il figure dans le mémoire en réponse, en annexe 18

en friche), terres qu'il convient de conserver pour développer l'agriculture biologique. Le projet est contraire aux orientations actuelles des politiques publiques, qui demandent de réduire la consommation foncière et l'artificialisation des sols.

Plusieurs intervenants considèrent que le projet aurait dû être réalisé sur la plateforme Delta 3 de Dourges, qui a été conçue pour ce type d'activité, ou sur les terrains situés à l'est de l'autoroute A1, ou sur les friches industrielles, qui sont nombreuses dans la région.

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Il est juste que le terrain est resté cultivé en attendant la construction du bâtiment.*

*Ces parcelles sont occupées à titre précaire, sans droit ni titre et sans aucune contrepartie versée au propriétaire des terrains,*

*Le projet est situé en zone 1Aue du Plan local d'Urbanisme, c'est-à-dire en zone à urbaniser, Il est erroné de dire que le projet est contraire aux orientations actuelles des politiques publiques. Le projet trouve sa place dans l'équilibre des politiques publiques de réduction de la consommation foncière et de développement économique et de services aux populations. D'autres terrains sont conservés sur lesquels peut être développée l'agriculture biologique. Cela peut être le cas des terrains situés à l'est de l'autoroute A1.*

*En ce qui concerne la plateforme Delta 3, celle-ci accueille déjà des entreprises de distribution et logistique en complémentarité avec les bâtiments Parcolog d'Hénin Beaumont.*

#### **6.2.4 Impact sur la qualité de l'air et la santé**

Ce thème est abordé dans plus de 60% des contributions.

Les intervenants indiquent que la qualité de l'air devient de plus en plus mauvaise et que le supplément de trafic engendré par le projet contribuera à la détériorer encore plus par les émissions de polluants (gaz à effet de serre, CO<sub>2</sub>, particules fines notamment). Est évoqué également l'impact sur la santé (« multiplication des maladies cardiovasculaires et respiratoires, des allergies, de l'asthme, surtout chez les personnes les plus vulnérables – enfants personnes âgées - et les plus exposées » n°73 notamment). Il est indiqué également que la pollution atmosphérique a un impact négatif sur les rendements agricoles, estimé à au moins 10% (n°53 et 73).

#### **Réponse du pétitionnaire**

*La pollution de l'air et la santé sont des sujets importants qui doivent être traités de manière objective, scientifique, et ne pas être des prétextes relevant de subjectivité. L'augmentation du trafic routier augmentera de fait l'émission de polluants. Pour autant les effets restent limités comme calculés dans l'évaluation environnementale et l'étude d'impact du dossier. Nous avons également prévu des modes de circulation douce piétons et vélos que pourront utiliser les salariés du site habitants à proximité.*

#### **6.2.5 Impact sur le paysage**

Ce thème, abordé par environ 60% des contributions, regroupe les notions d'impact visuel et de dégradation de la qualité du paysage, les intervenants indiquant que le secteur est déjà défiguré par trop d'entrepôts, de centres commerciaux, de restaurants, et qu'il est progressivement bétonné au lieu d'être conservé et valorisé comme ceinture verte ou « poumon vert » (n°65).

#### **Réponse du pétitionnaire**

*L'urbanisation et le développement économique et de services dépendent du plan local d'urbanisme de la ville. Le projet respecte les prescriptions du PLU et de la zone 1AUE à*



*vocation économique qui est en place depuis 2010. Le projet a été spécifiquement conçu avec des merlons paysagers importants afin de limiter l'impact visuel.*

### **6.2.6 Déjà trop d'entrepôts et de bâtiments industriels dans le secteur**

Ce thème, abordé par le quart environ des contributions, recoupe partiellement le précédent. Il est indiqué de plus que certains entrepôts restent inoccupés (à Rouvroy – voir n°41, Delta 3 - voir n°46) et que le projet n'apparaît pas nécessaire (n°46).

Par ailleurs cette plateforme serait une plateforme du « tout camion » alors que la plateforme de Dourges permet de la logistique multimodale (n°54). Il est suggéré que cet entrepôt soit construit à Dourges (Delta 3) où dans la zone à urbaniser prévue sur Hénin-Beaumont à l'est de l'autoroute A1, où un accès direct sur autoroute pourrait être construit sans provoquer de nuisances sur les zones habitées.

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Les chiffres des observatoires et professionnels de l'immobilier d'entreprise confirment qu'il y a très peu de bâtiments inoccupés et si certains le sont cela est temporaire le temps d'accueillir de nouvelles entreprises. La logistique est devenue une activité post industrielle importante, indispensable dans le cadre du développement des modes de consommations. Lorsque le bâtiment Parcolog voisin du projet a été construit, celui-ci avait été également décrié et pourtant depuis sa livraison en 2011 ce site accueille la société BOULANGER qui effectue la logistique et la distribution de matériels électroménager et multimédia avec environ 300 salariés sur site. Nous sommes déjà en contact avec des entreprises qui réfléchissent à s'implanter sur notre nouveau site à Hénin Beaumont. Ces entreprises apprécient en particulier la proximité de l'autoroute sans avoir à traverser de zones d'habitations, la disponibilité et la qualité de la main d'œuvre locale avec un taux de chômage de 13,5% (par rapport au taux national de 8,9%), la proximité des commerces, restaurants et services à Hénin Beaumont.*

### **6.2.7 Erreurs, insuffisances, manque d'objectivité de l'étude d'impact**

Ce thème apparaît explicitement dans environ 15% des contributions. Il est indiqué notamment :

- Que le terrain n'est pas en friche contrairement à ce qu'affirme l'étude (n°1, 10, 28, 31, 73, 75) ;
- Que les auteurs ont une « *vision bien simpliste de la nature* » (n°1),
- Absence de données sur le nombre de passages de PL et VL au rond-point des vaches (n°8 et 31) ; données de trafic datant de 2015, absence de projection à la date de mise en exploitation du projet (n°31), absence de données horaires qui sont nécessaires pour appréhender les questions de saturation, absence de prise en compte des conséquences de la mise en service du BHNS (n°31);
- Absence d'évaluation chiffrée des émissions de CO<sub>2</sub> supplémentaires et incompréhension totale de la problématique du changement climatique induisant un doute sur « *les qualifications des personnes ayant rédigé ce paragraphe et le sérieux de l'étude* » (n°11) ;
- Les études « *dites scientifiques basés sur des seuils ou des niveaux de nuisance qui ne tiennent assurément pas compte... des arguments de bien être, de bien vivre, d'harmonie avec la nature, ne répondent pas aux réelles questions de la dégradation de la nature, de la qualité de vie, du foncier existant* » (n°30) ;

- Critique de l'étude de dangers ne mentionnant pas le cyanure d'hydrogène et l'émission de dioxine (n°31),
- Omission du terril du pommier comme ZNIEFF de type 1 et non prise en compte des conséquences de l'observation d'espèces protégées : Hérisson d'Europe, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Khul ou de Nathusius (n°34),
- Hypothèses de trafics routiers non expliquées, en incohérence avec le volume de l'entrepôt et le nombre de quais, d'où demande d'informations complémentaires (n°34),
- Nuisances sonores minimisées, diagnostic non objectif (n°34) ;
- Demande d'une étude de l'impact du trafic routier dans Beaumont même (n°34) ;
- Doute sur l'effet d'une butte de 3m pour protéger des entrepôts hauts de 14m (n°49).

#### **Réponse du pétitionnaire**

*La notion de manque d'objectivité nous paraît douteuse à la lecture de certaines observations subjectives du public. Nous répondons aux différentes remarques dans les réponses ci-après aux observations du public. Nous reconnaissons que le terrain du projet n'est pas en friche actuellement et qu'il a été autorisé à être cultivé temporairement en attendant la construction du bâtiment, afin notamment d'empêcher des implantations illégales comme celles des gens du voyage.*

#### **6.2.8 Dégradation des conditions et du cadre de vie**

Environ 45% des contributions ont été comptées dans cette rubrique, qui prend en compte toutes celles qui contiennent ces expressions ainsi que celles qui citent les différentes nuisances attribuées au projet.

Un grand nombre de ces contributions fait état de la perte du caractère de village que Beaumont avait avant le développement des zones commerciales et d'activités sur son territoire.

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Nous ne sommes pas responsables de la politique de la ville en termes d'urbanisation et nous respectons les règles d'urbanisme. La constructibilité de ce terrain à vocation économique est connue depuis des années par la population. Nous avons conçu le projet avec ses espaces paysagers et merlons afin de l'intégrer le mieux possible dans son environnement. A la demande de Monsieur le Maire nous avons entouré le terrain de merlons de terres qui limitent considérablement la vue de l'immeuble de la RD40 et de Beaumont.*

*Nous y avons porté un grand soin ; nous n'allons rien construire à proximité des maisons Rue de la Fontaine alors que le PLU autorise la construction de bâtiments d'activités et logistique, et nous avons prévu de faire un merlon qui coupera la vue des riverains sur notre entrepôt.*

#### **6.2.9 Nuisances liées à l'éclairage**

Cette nuisance est évoquée dans 3 contributions (soit 4%). Elle est illustrée par des photos jointes à la contribution n°31.

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Nous prenons en compte cette remarque et nous adapterons au mieux l'éclairage extérieur du site afin de limiter la gêne qui pourrait être occasionnée.*

### 6.2.10 Nuisances en général

Sont classées dans cette rubrique les observations qui contiennent les termes pollution ou nuisance sans spécifier la nature de ces nuisances, par exemple « assez de nuisance et de pollution » (n°33).

Un peu plus de 9% des contributions entrent dans cette rubrique.

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Nous avons conçu le projet afin de l'intégrer le mieux possible dans son environnement. Nous répondons aux différentes remarques dans les réponses ci-après aux observations du public.*

### 6.2.11 Emplois créés

Ce thème est développé dans plus de 20% des contributions.

Les intervenants considèrent que le nombre d'emplois créés sera faible (n°28, 39, 67) ou nul (n°46 et 65), voire que le projet contribuera globalement à faire baisser le nombre d'emplois (car « les entrepôts permettent à l'Asie d'arroser de leurs produits notre région et font fermer nos usines » : n°55). Le nombre n'est pas vérifiable (n°9) et ne pourra que baisser dans le temps du fait de l'automatisation, de la numérisation et de la robotisation des tâches. Il s'agit d'emplois peu qualifiés avec des « conditions de travail épuisantes et précaires » (n°53 et 73).

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Le secteur d'activité de la logistique en France est encore mal connu du grand public. C'est pourtant un secteur d'activité en fort développement représentant 10% du PIB national (France Logistique 2025 – Une stratégie nationale pour la logistique Mars 2016) et 1,6 million d'emploi (Panorama des emplois de la supply chain Afilog Décembre 2016).*

*Nos projets Parcolog ont apporté à Hénin Beaumont de belles entreprises (GEODIS CALBERSON SNCF, POINT P, BOULANGER et VIAPOST), avec environ 600 emplois et des rentrées fiscales de plusieurs millions d'euros chaque année. Nous pensons que dans un canton où le taux de chômage est de 13,5%, cela n'est pas négligeable d'autant que les conditions de travail dans des locaux neufs sont plus ergonomiques et agréables. Le projet objet de l'enquête publique devrait permettre environ 300 emplois directs, et créer ou conforter également des emplois indirects de proximité.*

*Il faut savoir que l'évolution des modes de consommation avec le développement du e-commerce sur tous les pans de la consommation augmente le nombre d'emplois en logistique contrairement aux idées reçues. La robotisation se développe et réduit certaines tâches laborieuses et favorise des activités de contrôle et maintenance. La palette des métiers liés à l'activité logistique se développe largement aussi bien en typologie qu'en niveau de formation. La logistique permet aussi bien des emplois sans formation professionnelle initiale que des formations niveau bac et études supérieures. Les métiers sont très variés : cariste, réceptionniste, préparateur de commandes, organisateur de tournée, responsable maintenance, sécurité, hygiène, services après-vente, réparation, technique, emplois administratifs, encadrement, direction, ressources humaines, comptabilité, ...*

*Nous pouvons donc objectivement confirmer que le site accueillera environ 300 emplois, avec des niveaux de qualifications et des typologies variés, pour lesquels les habitants d'Hénin Beaumont à la recherche d'emplois seront les bienvenus.*

### 6.2.12 Perte de valeur foncière des propriétés du secteur

Ce thème est abordé dans plus de 10% des contributions, les intervenants soulignent qu'ils ne pourront espérer aucune indemnisation du préjudice subi.

#### Réponse du pétitionnaire

*Le projet est conforme au zonage et aux prescriptions du PLU existant depuis plusieurs années et à la disposition du public. Nous avons décidé d'intégrer d'importants merlons paysagers à notre projet afin de préserver le voisinage.*

### 6.2.13 Projet incompatible avec les objectifs de développement durable

Ce thème est abordé dans environ 20% des contributions, que l'on peut résumer par les extraits suivants.

N°9 : « Ce projet est totalement en inadéquation avec les nouvelles considérations environnementales, votre projet est d'un autre temps (Produire local, circuit courts...) »

N° 19 (et partiellement 31) : « les politiques publiques à travers les documents supérieurs tels que le SRADDET, le SCoT imposent une réduction de la consommation foncière et proposent la réutilisation de friches...

Même la CAHC, en septembre dernier a changé de doctrine et choisi de « mettre un coup d'arrêt à l'artificialisation des sols »

La construction d'un nouvel entrepôt, c'est une vision à court terme sans prise en compte de l'environnement et du cadre de vie des Beaumontois. »

n°28 : « (ce projet) est à contresens des engagements de la France sur le climat alors qu'il ne nous reste plus que très peu de temps pour garantir que nous resterons en dessous des 1,5° de réchauffement climatique »

n°30 : « Le choix du tout camion opéré par notre pays va à l'encontre des beaux discours internationaux et signatures de pacte »

n°65 : « A l'heure où nous devons tous être concernés par le bouleversement du climat maintenant et pour les années futures, le projet proposé va totalement à l'encontre du développement durable »

N°73 : « Ce genre de projet ne prend pas en compte la **nécessaire lutte contre le réchauffement climatique** et ses conséquences présentes et à venir. Il y a 30 ans, 20 ans, 10 ans, certains pouvaient encore dire qu'ils ne savaient pas... mais aujourd'hui, nous devons absolument stopper **ces projets du passé qui vont condamner l'humanité.** »

N°75 : « (Ce projet) repose sur des options de développement urbain, d'extension et d'urbanisme qui datent de vingt ans et inscrites au PLU élaboré à l'époque sur des bases de développement de la population sur dimensionnées et à contresens des conceptions actuelles d'économie des espaces agricoles, de limitation de l'imperméabilisation des sols et de nécessité absolue de la prise en compte de l'intérêt commun écologique et environnemental. »

#### Réponse du pétitionnaire

*Notre projet et les objectifs de développement durable :*

*Notre projet rapproche le travail des lieux d'habitations réduisant la circulation routière et sa pollution, Notre projet permet d'utiliser un bâtiment moderne peu énergivore par rapport aux anciens bâtiments,*

*Notre projet est situé à proximité de la zone multimodale (fer, eau) de Delta 3 permettant d'utiliser le fret ferroviaire ou fluvial.*

#### **6.2.14 Perte de biodiversité, impact sur la faune et la flore**

Ce thème est abordé dans un peu plus de 5% des contributions, qui citent sans plus de précisions les problématiques de « perte de biodiversité », « impact sur la faune et la flore », « destruction de patrimoine écologique ».

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Le terrain d'implantation est un terrain agricole sur lequel nous avons fait réaliser en 2018 un diagnostic écologique Faune Flore par la société AUDDICE qui n'a pas relevé de perte de biodiversité, ni d'impact sur la faune et la flore, ni de destruction de patrimoine écologique.*

#### **6.2.15 Suggestions diverses**

Sont comptées dans cette rubrique 9 contributions (12% du total) qui formulent diverses suggestions :

- Implanter des nichoirs artificiels qui permettraient l'accueil d'hirondelles (n°3) et de martinets (n°4) afin de contribuer à la préservation de la biodiversité,
- Construire un mur anti-bruit le long de la RD 40 du côté du village de Beaumont ; obligation d'un toit végétal sur l'entrepôt pour l'intégrer à l'environnement ; régler « les lumières avec un abaissement de leur intensité, voire les éteindre » (n°41)
- Construire le projet à un endroit plus favorable : friche industrielle, Delta 3 (n°75), zone classée à urbaniser 2AUe au PLU, à l'est de l'autoroute A1 (n°42, 68, 69),
- Créer dans l'emprise du projet un espace vert avec un plan d'eau pour la faune (n°49) ;
- Développer espace vert et culture biologique (n°59)

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Nous prenons en compte les suggestions d'implanter des nichoirs artificiels permettant l'accueil d'hirondelles et de martinets afin de contribuer à la préservation de la biodiversité, ainsi que l'abaissement de l'intensité des luminaires extérieurs.*

*Nous réaliserons sur notre terrain côté RD40 un merlon de grande hauteur qui sera plus harmonieux et plus efficace qu'un mur anti bruit.*

*Nous ne réaliserons pas de toit végétal qui ne serait pas visible depuis les habitations, mais privilégions les merlons paysagers et espaces verts arborés.*

*Notre bassin de rétention des eaux sera végétalisé et représentera un plan d'eau pour la faune.*

*Nous proposerons à notre locataire d'implanter pour son personnel un jardin potager sur les espaces verts, ou des moutons comme BOULANGER l'a fait sur le site PARCOLOG à côté.*

#### **6.2.16 Coupures de chemins**

Cinq contributions abordent ce thème. Elles déplorent que le projet coupe des chemins « de campagne » (n°34) qui permettent d'aller de Beaumont au terrier du pommier ou au centre d'Hénin et qui constituent des lieux de promenade ou de parcours sportif (n°34, 40, 54, 74).

La contribution n°55 demande le maintien du chemin assurant la desserte de parcelles agricoles pour tracteurs, moissonneuses et camions de betteraves (chemin qualifié de

chemin équestre dans le dossier) ainsi que le maintien du chemin pour piétons entre la rue des Chauffours et le rond-point de la rue de la Fontaine.

#### **Réponse du pétitionnaire**

*A la demande de la Mairie, nous avons assuré la continuité des chemins piétons et équestres (plans PC2a annexe 1 du PC) assurant la desserte de parcelles agricoles, et nous réaliserons sur l'angle sud est du site un chemin mixte piéton et cycles (plans PC2a annexe 2 du PC) qui assure le maintien du chemin pour piétons entre la rue des Chauffours et le rond-point de la rue de la Fontaine.*

#### **6.2.17 Inquiétude sur les produits qui seront stockés dans l'entrepôt**

Cette préoccupation est exprimée dans quatre contributions ; n°45, 46 (« *stockage de produits combustibles : avec quels risques et quelle sécurité, et quels problèmes pour la santé* »), 64 (« *on ne nous a rien dit sur les matières qui seront entreposées, que tout avait été étudié et prévu en cas d'incendie, cela fera comme Tchernobyl, le nuage qui s'est arrêté à la frontière* »).

La contribution n°31 demande plus de précisions « *ainsi qu'une formulation plus directe et moins feutrée* » au sujet des très petites quantités d'aérosols, liquides inflammables ou combustibles qu'il est envisagé de stocker dans l'entrepôt.

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Les produits qui seront autorisés dans le bâtiment dans le cadre de l'arrêté d'autorisation d'exploiter une ICPE sont du même type que les produits que l'on trouve chez soi, dans un supermarché et dans les magasins de meubles, d'équipements et aménagements de la maison, de matériels de sport, d'électroménager et multi média, de jardinage, bricolage,... Il n'est pas autorisé de produits dangereux en grande quantité comme cela est indiqué précisément dans le dossier de demande d'autorisation.*

#### **6.2.18 Propriétaire actuel des terrains**

Ce sujet est abordé dans deux contributions.

Dans la contribution n°68, il est indiqué :

*« Nous souhaiterions savoir si les terrains de la zone concernée appartiennent à Territoires 62. En effet, la rumeur dit qu'ils auraient été payés au prix fort avec l'argent du contribuable, après les remboursements et POS de la municipalité pénultième (ayant fait « grand bruit » à l'époque).*

*Nous notons que Christophe PILCH, Président de Territoires 62, est également président de la CAHC, cette dernière ayant mis son veto pour l'aménagement d'une zone du type de celle présentée du côté Est de l'autoroute vers AMAZON, zone qui aurait créé nettement moins de désagrément. »*

Dans la contribution n°75, il est indiqué : « *y a-t-il un seul avis qui se détermine positivement pour le projet à part celui des décideurs qui se sont engagés dès le départ et successivement semble-t-il dans une aventure foncière dont il serait intéressant de mettre au jour la problématique car il semblerait que l'opportunité du projet consisterait surtout à solder un passif d'acquisition* ».

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Le terrain est vendu par TERRITOIRES 62.*

## 6.2.19 Autres thèmes abordés par une seule personne

Ces thèmes sont les suivants :

- Impact sur l'eau (n°16) « *on est déjà en restriction d'eau* » (fait référence à l'imperméabilisation des sols)
- Impact pour l'agriculture du « *merlon au milieu des champs* » (n°60) : l'intervenant, agriculteur, ne comprend pas l'intérêt de ce merlon et indique qu'il aura comme conséquence une destruction de ses récoltes par les lapins et une pollution des parcelles voisines par les plantes adventices, faute d'entretien du merlon.
- demande d'enquête sur le respect des engagements pris à l'occasion des projets Parcolog 1 (« *engagement de communiquer régulièrement avec les autorités et les riverains et à effectuer des visites de chantier*») et engagements en matière de *sécurité incendie*) et Parcolog 2 (n°31)
- lieu des permanences (n°34) : l'intervenant estime qu'elles auraient dû avoir lieu à la mairie annexe de Beaumont pour faciliter la participation des habitants du secteur
- position du maire (n°36) : l'intervenant souhaite connaître la position du maire par rapport au projet.
- bilan avantages / inconvénients : l'intervenant n°45 pense que ce bilan est **défavorable pour le projet.**

### **Réponse du pétitionnaire**

*La notion d'impact sur l'eau est traitée dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une ICPE.*

*Le merlon a pour objectif d'agrémenter le paysage et de protéger les riverains des potentielles nuisances sonores et visuelles. Il sera entretenu.*

*Nous informerons les riverains en phase chantier.*

*Le dossier a été validé par les pompiers et par la DREAL en matière de sécurité incendie. De plus il sera équipé d'un réseau sprinkler complet de détection rapide et d'extinction en cas de risque incendie.*

*Dans le bilan avantages / inconvénients il convient de rajouter la fiscalité taxe foncière et contribution foncière des entreprises dont un montant annuel important profitera à la commune et de fait aux habitants.*

## 7 Questions complémentaires posées par le commissaire enquêteur dans le PV de synthèse

Dans le procès-verbal de synthèse, le commissaire enquêteur a demandé au pétitionnaire d'apporter des précisions sur les points suivants relevés lors de l'analyse du dossier.

Après chaque demande est indiquée la réponse du pétitionnaire.

### 7.1 L'incidence du projet sur le trafic routier

Compte tenu du caractère très sommaire des informations figurant dans l'étude d'impact à ce sujet (trafic moyen journalier sur la RD 40 et l'autoroute A1 en 2015, nombre prévisionnel de PL et de VL entrant et sortant chaque jour du site et constat que « *l'infrastructure existante (RD40, giratoire, A1) permettra d'accéder directement au site logistique sans*

*traverser de zones d'habitations ») et du nombre très important d'observations reçues à propos de ce thème, il a été indiqué la nécessité de compléter l'étude d'impact par une analyse plus précise des trafics, notamment sur la RD 40<sup>F1</sup> et le rond-point des vaches (trafics et conditions de fonctionnement actuels – avec BHNS - et impact des trafics supplémentaires liés au projet).*

Il a été demandé :

- de fournir des données plus récentes que 2015, si possible 2019, depuis la mise en service du BHNS, et une répartition des trafics par heures et jours de la semaine,
- d'indiquer si les hypothèses de répartition horaire des trafics figurant en annexe 4 (page 12) sont confirmées, et si le nombre de VL par jour est de 300 (comme indiqué dans l'annexe 8) ou de 250 (comme indiqué dans la plupart des pièces),
- d'indiquer les demandes formulées par le Département dans le cadre des concertations préalables au dépôt de permis et auxquelles il se réfère en écrivant que « *L'accès et la viabilisation du site prévu depuis la rue de la Fontaine sont conformes à nos attentes.* »
- de préciser si les conditions de sécurité de l'accès sur la rue de la Fontaine ont été étudiées, compte tenu notamment de la proximité de l'accès sur le giratoire.

### **Réponse du pétitionnaire**

*Concernant le trafic routier, le dossier de demande d'autorisation environnemental présente les données de comptages routiers de 2015.*

*Depuis les données de comptage routier de 2016 ont été mises en ligne.*

*Ces données sont présentées dans le tableau ci-dessous...*

*On constate que le trafic sur la RD40 est en très légère baisse par rapport aux données 2015 :*

*Le trafic global passe de 11 328 véhicules (moyenne journalière annuelle) en 2015 à 11 067 véhicules en 2016 et que le trafic poids lourds passe de 398 PL à 372 PL.*

*Nous confirmons qu'il est prévu que 80 PL (160 mouvements) et 250 VL (500 mouvements) transitent chaque jour sur le site.*

*Concernant les véhicules légers, le trafic sera essentiellement lié aux 300 travailleurs prévus sur le site.*

*On peut différencier :*

*- la partie administrative : arrivée sur site entre 8 et 9 h et sortie entre 17 et 18 h pour une cinquantaine de personnes*

*- la partie entrepôt qui travaille en 2x8 ou 3x8 : les changements de poste auront lieu entre 5 et 6 h, 13 et 14 h, 21 et 22 h.*

*Le trafic des véhicules ne sera pas uniforme dans la journée. La partie administrative concerne une cinquantaine de personnes. On peut donc considérer un trafic de 50 VL/h entre 8 et 9h puis entre 17 et 18 h. Une petite partie de ces personnes pourra également sortir déjeuner entre 12 h et 14 h.*

*Le reste des travailleurs (environ 250 personnes) travaillera dans l'entrepôt.*

*On peut donc estimer un pic de circulation des véhicules légers aux horaires 2x8 3x8 énoncés ci-dessus.*



*Le reste du temps, le trafic sera modéré et lié aux visiteurs susceptibles de venir, sur les horaires de la partie administrative avec un maximum de 10 VL/jour.*

*Le trafic des poids lourds sera organisé en fonction de l'activité logistique et des temps de route de livraison, du lundi au vendredi. On estime qu'un tiers du trafic poids lourds aura lieu entre 5 et 7h et entre 14 et 16 h.*

*Les deux tiers restants seront répartis sur le reste de la journée, entre 7 et 19 h.*

*Ces horaires ne correspondent pas aux pics de circulation qui peuvent être observés le matin et le soir sur le secteur. Ils ne correspondent pas non plus aux pics de circulation observés le week-end sur le rond-point des vaches du fait de la fréquentation du centre commercial MAISON PLUS.*

*Aussi nous pouvons affirmer que l'augmentation de trafic n'engendrera pas d'aggravation des conditions de circulation.*

*Concernant l'accès et la viabilisation du site prévu depuis la rue de la Fontaine les conditions de sécurité des accès sur la rue de la Fontaine ont été étudiées en prenant en compte la proximité de l'accès sur le giratoire (épures de giration des poids lourds entrant ou sortant du site, distance de visibilité pour un usager sortant du giratoire sur un poids lourd sortant du site et traversant la rue de la Fontaine).*

## **7.2 L'étude acoustique**

Il a été rappelé que de nombreuses observations ont été formulées au sujet du bruit que provoquera l'activité de l'entrepôt projeté ainsi que du bruit que provoque l'entrepôt existant.

La détermination de l'état acoustique initial étant basée sur des mesures effectuées en 2012 qui ne prennent en compte ni l'accroissement du trafic intervenue depuis lors ni l'ouverture de l'entrepôt, il a été indiqué qu'une nouvelle campagne de mesures paraîtrait nécessaire.

L'étude d'impact acoustique conclut qu'au droit de la ZER 2 (habitations de Beaumont côté sud) l'émergence de nuit calculée sera égale au maximum autorisé soit 4 dB(A).

Il a été demandé de préciser si les calculs prennent en compte l'effet des merlons ; sinon de refaire les calculs pour les prendre en compte ; si l'effet des merlons est pris en compte il est demandé d'étudier la possibilité d'augmenter leur hauteur pour limiter l'impact tout en prenant en compte dans ce cas l'impact éventuel de réflexion du bruit provoqué par le trafic de la RD.

Par ailleurs les mesures ayant servi à déterminer l'état initial ont été effectuées à des périodes où le trafic routier est a priori supérieur au trafic moyen (fin d'après-midi pour les valeurs de jour et début de période de nuit pour le trafic de nuit) ce qui majore les niveaux mesurés et a pu introduire un biais sur les résultats. Il a été demandé l'avis du bureau d'études sur cette question.

### **Réponse du pétitionnaire**

*Une étude d'impact acoustique prévisionnelle dans l'environnement a été réalisée par la société DIAKUSTIC avec le logiciel CADNAA.*

*Les calculs d'impact acoustique ont été réalisés en 4 points autour du site en limite de propriété et 4 points en ZER représentés ci-dessous. Les points de calcul sont positionnés à une hauteur de 1m50 (P1,P2,P3,P4,ZER1 et ZER4) et 4m50 (ZER2 et ZER3).*

*Pour le point en ZER4 de nuit, l'émergence calculée est effectivement égale à 4dB soit la limite autorisée.*

*La modélisation présentée dans le dossier de demande d'autorisation prend en compte les merlons qui seront mis en place sur le site. Toutefois il ne peut être envisagé un merlon entre le site et la ZER4 côté Nord du fait de la configuration du site.*

*(plan ci-après)*

*Cette modélisation est basée sur des hypothèses de trafic de nuit que nous avons choisies volontairement majorantes. Il n'y a donc pas de risque que ce niveau sonore soit dépassé dans le futur.*

### **7.3 Rétablissement du chemin équestre et du chemin piétons cycles**

Le chemin équestre est apparemment rétabli long de la RD 40<sup>E1</sup> jusqu'à un point où il traverserait cette route près de la pointe de l'îlot directionnel du giratoire. Une telle traversée ne peut manifestement pas exister compte tenu du problème évident de sécurité qu'elle entraînerait.

De même le rétablissement du chemin piétons cycles n'est prévu le long de la limite de propriété que jusqu'à un point où ce chemin traverserait la route départementale. Cette traversée n'existe pas non plus aujourd'hui et correspond à un ancien tracé du chemin, antérieur à la construction de la RD 40<sup>E1</sup>.

Il a été demandé de préciser les adaptations que le pétitionnaire propose d'apporter au projet pour prendre en compte la situation réelle de ces chemins.

#### **Réponse du pétitionnaire**

*A la demande de la commune nous avons rétabli le chemin équestre et le chemin piétons cycles au droit de nos parcelles afin d'assurer la continuité de ces chemins préexistants. Le plan qui nous a été fourni par la collectivité indique effectivement une traversée équestre de la RD40E1 et il n'est pas de notre autorité de modifier le cheminement équestre en dehors de notre emprise foncière. A notre avis le cheminement équestre et piétons cycles se fera par le chemin communal qui longe notre site au sud et permettra de rejoindre le rond-point comme c'est le cas déjà actuellement*

### **7.4 Utilité de la bande de terrain située au sud-ouest du chemin équestre**

La bande de terrain d'environ 50 m de largeur qui prolonge la limite nord-ouest du projet sur une longueur d'environ 400 m, et ce jusqu'à 75 m de la rue de la Fontaine, ne figure pas sur tous les schémas du dossier (étude d'impact pages 3, 4, 13, 15, étude de dangers page 4). Il semble donc que cet élément du projet ait été ajouté en cours d'étude. Sa justification n'est évoquée dans aucune pièce du dossier alors qu'il contribue à consommer environ 2 ha de terres agricoles et à morceler des parcelles cultivées.

Il a été demandé d'indiquer les raisons qui ont conduit à ajouter cet élément au projet initial et si cette adjonction explique la présence de données différentes concernant la surface d'emprise du projet : tantôt 217 755 m<sup>2</sup> (pièce PC 4 et page 7 de la pièce 3 du DDAE) tantôt 193 056 m<sup>2</sup> sur la même page du DDAE, 1<sup>ère</sup> ligne).

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Cette bande de terrain a été prévue dans le projet et en concertation avec la Mairie afin de créer un espace merlonné paysagé et arboré. Il a été pris en compte dans les études du*

*DDAE mais effectivement il n'est pas reproduit sur les images de l'étude d'impact pages 3, 4, 13, 15, et étude de dangers page 4. Son objectif est de protéger les riverains de la rue de la Fontaine du risque de nuisances sonores des véhicules. Nous avons privilégié cela alors que nous aurions pu réaliser sur cette bande de terrain des bâtiments d'activités industrielles et logistiques conformément au PLU*

## **7.5 Application des dispositions du PLU**

En l'absence d'une analyse du respect des dispositions du règlement applicable à la zone 1AUe du PLU ainsi que de celles de l'OAP (orientation d'aménagement et de programmation) n°24 concernant cette zone, il a été demandé d'indiquer si les dispositions suivantes sont respectées:

- Hauteur maximale des clôtures : 2 mètres (article 1AUe11)
- Les bâtiments de plus de 10 mètres de hauteur ne pourront présenter de façades composées de bandes verticales (article 1AUe11),
- un merlon paysager devra être aménagé en façade de la RD40E. Ce dernier pourra être de hauteur variable. Il devra masquer les constructions implantées sur la zone (OAP).

### **Réponse du pétitionnaire**

*Nous vous confirmons que ces dispositions sont respectées*

- *La hauteur des clôtures est de 2 m (conforme au PLU et conforme à la réglementation ICPE)*
- *Le bâtiment ne présente pas de façades composées de bandes verticales (plan PC5 du PC)*
- *Un merlon paysager est prévu en façade de la RD40E de hauteur variable afin de masquer les constructions (plans de coupe sur merlon 2a, 2b, 2c du PC)*

## **7.6 Reconnaissance archéologique**

L'étude d'impact ne fait pas état de la présence de vestiges archéologiques et indique simplement (page 23) qu'en cas de découverte de site archéologique en phase chantier, le préfet de région sera saisi et une déclaration sera établie selon la réglementation en vigueur.

Dans le cadre de l'instruction de la demande de PC, le préfet de région, service de l'archéologie, a prescrit par arrêté du 14 février 2018 la réalisation d'un diagnostic archéologique « considérant que les travaux envisagés sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique car ils sont situés dans un secteur avec une forte potentialité archéologique ».

Il a été demandé de confirmer que cette prescription sera prise en compte.

### **Réponse du pétitionnaire**

*Nous vous confirmons que cette prescription sera prise en compte*

## 7.7 Le volume des bassins d'infiltration des eaux pluviales

Des valeurs différentes de la capacité des bassins d'infiltration figurent dans plusieurs pièces du dossier :

- 1 423 m<sup>3</sup> pour le bassin nord et 1 734 m<sup>3</sup> pour le bassin sud dans l'étude d'impact du dossier ICPE et sur le plan du DDAE intitulé Plan ICPE 35 m,
- 1 237 m<sup>3</sup> et 1 500 m<sup>3</sup> sur le plan PC2a et l'étude d'impact du dossier PC

Il a été demandé de confirmer que les premières valeurs sont les bonnes et de préciser comment est obtenue l'augmentation de volume, dans la mesure où la géométrie des bassins semble ne pas avoir changé.

Il a été demandé également d'indiquer comment est prise en compte la préconisation de l'hydrogéologue de ramener la perméabilité du fond des bassins à une valeur de 10<sup>-5</sup> m/s et de justifier qu'en cas d'évènements exceptionnels les eaux pluviales débordent sur les espaces verts comme indiqué dans l'étude d'impact, ce qui n'est pas évident au vu des coupes.

### **Réponse du pétitionnaire**

*Nous vous confirmons que les volumes prévus des bassins sont bien de 1 423 m<sup>3</sup> et 1 734 m<sup>3</sup> et que le plan PC2a est incorrect. L'augmentation de volumes des bassins est prévue par adaptation de sa profondeur.*

*Les débits de fuite ont été calculés avec un coefficient de perméabilité de  $K=10^{-4}$  m/s qui correspond à la perméabilité naturelle du terrain.*

*Conformément à la prescription de l'hydrogéologue, nous essaierons en phase chantier de diminuer cette perméabilité si nous trouvons pendant les terrassements des limons pouvant être ajoutés en fond de bassins.*

*Si la perméabilité peut être ramenée en phase chantier à 10<sup>-5</sup> m/s, le volume des bassins sera révisé en conséquence.*

*Cette modification des volumes sera ensuite portée à la connaissance de l'inspection des installations classées.*

*Concernant les débordements en cas d'évènements exceptionnels, les eaux pluviales seront effectivement susceptibles d'inonder les zones de quais avant débordement dans les espaces verts. Cette inondation des quais n'a pas été abordée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale car elle est moins impactante pour le milieu naturel que le débordement dans les espaces verts*

## 7.8 La capacité de rétention des eaux d'extinction d'incendie

Il a été demandé de justifier les dispositions qui, dans le calcul du volume de rétention nécessaire pour les eaux d'incendie, permettent de ne compter que les eaux d'intempéries tombant sur le toit de la seule cellule subissant l'incendie, autrement dit d'expliquer comment l'eau de pluie tombant sur le toit des autres cellules peut être recueillie séparément et dirigée vers les bassins d'infiltration sans être polluée par les eaux d'incendie.

Il a été demandé également d'expliquer comment les capacités de rétention des eaux d'incendie créées de part et d'autre du bâtiment peuvent être mobilisées simultanément pour un incendie survenant d'un côté du bâtiment alors qu'apparemment elles ne sont pas physiquement reliées.

### **Réponse du pétitionnaire**

En cas d'incendie dans une cellule, la toiture va très rapidement s'effondrer. Les eaux d'extinction seront collectées sur la dalle de la cellule et s'écouleront naturellement via les portes à quais dans les aires de manœuvre des poids lourds.

Les eaux d'extinction ne pourront pas être collectées par le réseau de collecte des EP toiture, les collecteurs étant sectionnés lors de la chute de la toiture.

Concernant la répartition des eaux d'extinction incendie dans les cours camions Nord et Sud la répartition des volumes se fera par mise en charge du réseau après fermeture de la vanne de barrage de l'établissement.

## 7.9 Modélisation des effets des fumées résultant d'un incendie

Pour l'ensemble des scénarios étudiés (prenant en compte un incendie affectant soit une, soit trois cellules, différentes natures de produits stockés, différentes conditions de stabilité de l'atmosphère et de vitesse du vent) il est indiqué que « *les éléments toxiques susceptibles d'être emportés dans les fumées ont toutes les chances de se disperser sans engendrer de risque significatif aux alentours ni à des distances élevés du site* ». Les tableaux qui précèdent ces conclusions (pages 70, 74, 77, 78) ne contiennent aucune valeur chiffrée sur les concentrations maximales calculées pour les différents produits toxiques. Il en est de même dans l'annexe 13.

Or ces valeurs maximales et les distances auxquelles elles sont atteintes, permettraient d'avoir une idée de la marge de sécurité existante (ou non).

Compte tenu des questions posées au cours de l'enquête il a donc été souhaité que ces informations soient fournies, sachant qu'elles figurent dans certains DDAE.

### **Réponse du pétitionnaire**

*Le logiciel utilisé pour la modélisation gaussienne de la dispersion a été réalisée à partir du logiciel ALOHA développé par l'EPA (Environmental Protection Agency USA).*

*L'utilisation du logiciel ALOHA a fait l'objet d'une évaluation par l'INERIS (rapport d'étude INERIS DRA n°46053) en novembre 2006 dont il ressort que le logiciel peut être intégré comme un des outils de simulation des phénomènes dangereux.*

*Ce logiciel permet de vérifier le dépassement ou non de concentrations pour une hauteur cible déterminée (dans notre cas 1,80 mètres).*

*Il permet d'affirmer que les concentrations maximales ne sont jamais dépassées à une hauteur de 1,80 mètres du sol et ce quelle que soit la distance entre la cible et l'établissement GENERALI VIE.*

*Il ne permet pas par contre de déterminer les concentrations à cette hauteur cible.*

## 7.10 Calcul de l'impact du trafic supplémentaire sur la santé (« étude trafic »)

L'annexe 8 du dossier ICPE qui calcule l'impact du trafic induit par le projet sur la santé de la population, précise que les valeurs de concentration initiale des différents polluants étudiés sont des concentrations moyennes sur la France pour la période 2007 – 2009 en milieu rural, et non des valeurs mesurées autour des routes concernées.

Dans ces conditions, la conclusion selon laquelle « l'évaluation des risques sanitaires du projet ne démontre pas d'impact significatif du projet sur la santé de la population » est bien « à prendre avec précaution » comme l'indique l'étude.

Pour répondre aux observations des intervenants qui à 60% ont souligné les problèmes de pollution croissante, il paraîtrait opportun d'effectuer des mesures des concentrations réelles sur place en liaison avec les experts et services locaux compétents.

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Nous n'avons pas prévu d'effectuer d'autres mesures de pollution.*

### **7.11 La prise en compte de la canalisation d'eaux usées existante**

Dans son avis sur la demande de PC, la CAHC signale la présence d'une canalisation d'eaux usées dans l'emprise du projet et prend note de l'accord du pétitionnaire pour la prise en charge du dévoiement de cette conduite.

Le dévoiement de cette conduite ne semble pas représenté sur les plans.

#### **Réponse du pétitionnaire**

*Nous vous confirmons que nous prenons en compte le dévoiement de cette canalisation. Ce dévoiement est indiqué sur le plan PC2a du PC avec un trait en pointillé bleu et l'indication « réseau d'assainissement dévoyé »*

## **8 Autres réponses du pétitionnaire**

En plus des réponses relatives aux thèmes identifiés (chapitre 6.2) et des réponses aux questions complémentaires posées par le commissaire enquêteur (chapitre 7), le pétitionnaire a fourni des éléments de réponse par rapport à des points abordés dans certaines contributions. Ces éléments sont regroupés ci-après.

Des réponses spécifiques sont données pour 16 des 75 contributions. Pour les autres le pétitionnaire renvoie à une réponse particulière déjà donnée (pour 6 observations) ou bien il indique « les réponses ont été apportées aux réponses aux observations précédentes ».

#### **Réponse à l'observation n°1**

*Nous avons fait réaliser un diagnostic écologique Faune Flore en 2018 par la société AUDDICE qui a conclu :*

*« Synthèse des enjeux floristiques :*

*Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été recensé sur la zone d'étude. De plus, les habitats en place ne possèdent aucun enjeu particulier.*

*De même, aucune espèce végétale menacée ni patrimoniale n'a été détectée lors de la prospection terrain.*

*Enfin, aucune espèce protégée n'a été retrouvée sur le site.*

*Les habitats du site ne sont pas favorables à l'accueil des espèces patrimoniales et/ou protégées citées dans la bibliographie. »*

*« Synthèse des enjeux entomologiques*

*Compte-tenu des résultats de la session de terrain et de la nature des habitats en place au sein de la zone d'étude (absence de mare ou fossé), les enjeux entomologiques sont qualifiés de très faibles.*

*Cependant, un bassin de collecte des eaux de ruissellement est présent en limite Sud de la zone d'étude et pourrait renfermer des enjeux écologiques plus importants. »*

« Synthèse des enjeux batrachologiques :

Compte-tenu de l'absence de milieux aquatiques favorables à la reproduction des amphibiens au niveau de la zone d'étude et de l'absence d'observations, les enjeux batrachologiques apparaissent très faibles. »

### **Réponse à l'observation n°2**

Les modélisations acoustiques ont été réalisées sur la base de merlons présentant des hauteurs comprises entre 5 et 7 mètres suivant les plans ci-dessous :

La mise en place de ces merlons permet d'éviter les émergences de bruit pour les zones à émergence réglementées les plus proches.

### **Réponse aux observations n°3 et 4**

Suite à cette remarque nous allons intégrer au marché des espaces verts de l'établissement la mise en place sur les arbres plantés de plusieurs nichoirs à hirondelles... et de plusieurs nichoirs pour les martinets.

### **Réponse à l'observation n°5**

Comme indiqué plus avant il est prévu la mise en place de merlons dont la hauteur (5 à 7 mètres) permettra de masquer la vue de l'entrepôt et de masquer le bruit des poids lourds. Côté Sud, vers la zone pavillonnaire, le merlon présentera une hauteur de 6 mètres.

### **Réponse à l'observation n°6**

Nous pouvons considérer que les conditions de vie des habitants seront améliorées grâce au projet qui va apporter des ressources financières à la ville (taxe foncière, CFE contribution foncière des entreprises) et donc aux habitants. Le projet va également créer des offres d'emplois directs et indirects pour les habitants en recherche d'emplois. La circulation des poids lourds s'effectue principalement entre 6h et 7h et entre 14h et 16h et du lundi au vendredi. Ces horaires sont différents des principaux horaires de circulation des voitures des habitants comme cela est déjà constaté avec les sites logistiques à Hénin Beaumont de BOULANGER, GEODIS et BROSSETTE SAINT GOBAIN.

Une étude a été réalisée afin de déterminer l'impact sur les principaux polluants (CO, NOx, particules, CO2...) du trafic engendré par le site dans le rayon d'affichage (2 km).

L'étude n'a pas démontré d'impact significatif du projet sur la santé des riverains ni des travailleurs

Les résultats de cette étude sont repris dans la partie impact sur la santé (paragraphe 4.10.4. Caractérisation des risques) du dossier de demande d'autorisation environnementale.

### **Réponse à l'observation n°8**

Nous confirmons qu'il est prévu que 80 PL (160 mouvements) et 250 VL (500 mouvements) transitent chaque jour sur le site.

Concernant les véhicules légers, le trafic sera essentiellement lié aux 300 travailleurs prévus sur le site.

On peut différencier :

la partie administrative : arrivée sur site entre 8 et 9 h et sortie entre 17 et 18 h pour une cinquantaine de personnes

la partie entrepôt qui travaille en 2x8 ou 3x8 : les changements de poste auront lieu entre 5 et 6 h, 13 et 14 h, 21 et 22 h.

Le trafic des véhicules ne sera pas uniforme dans la journée. La partie administrative concerne une cinquantaine de personnes. On peut donc considérer un trafic de 50 VL/h entre 8 et 9h puis entre 17 et 18 h. Une petite partie de ces personnes pourra également sortir déjeuner entre 12 h et 14 h.

Le reste des travailleurs (environ 250 personnes) travaillera dans l'entrepôt.

*On peut donc estimer un pic de circulation des véhicules légers aux horaires 2x8 3x8 énoncés ci-dessus.*

*Le reste du temps, le trafic sera modéré et lié aux visiteurs susceptibles de venir, sur les horaires de la partie administrative avec un maximum de 10 VL/jour.*

*Le trafic des poids lourds sera organisé en fonction de l'activité logistique et des temps de route de livraison, du lundi au vendredi. On estime qu'un tiers du trafic poids lourds aura lieu entre 5 et 7h et entre 14 et 16 h.*

*Les deux tiers restants seront répartis sur le reste de la journée, entre 7 et 19 h.*

*Ces horaires ne correspondent pas aux pics de circulation qui peuvent être observés le matin et le soir sur le secteur. Ils ne correspondent pas non plus aux pics de circulation observés le week-end sur le rond-point des vaches du fait de la fréquentation du centre commercial MAISON PLUS.*

*Aussi nous pouvons objectivement affirmer que l'augmentation de trafic n'engendrera pas d'aggravation des conditions de circulation.*

*Concernant les gaz d'échappement, une étude a été réalisée afin de déterminer l'impact sur les principaux polluants (CO, NOx, particules, CO2...) du trafic engendré par le site dans le rayon d'affichage (2 km). Cette étude est jointe au dossier de demande d'autorisation environnementale.*

*Ces émissions ont été comparées aux émissions actuellement générées par les axes routiers autour du site.*

*Les résultats montrent que l'activité du site générera une augmentation des émissions de polluants issus de la circulation de véhicules comprise entre 0 % pour le cadmium et le nickel, et 24,1 % pour le 13,3 Butadiène.*

*Pour les principaux polluants (CO, NOx, particules, N2O et SO2), c'est à dire ceux émis en quantité les plus importantes, l'augmentation des émissions issues de la circulation des véhicules est comprise entre 6,3 % pour le N2O, et 9,7 % pour le SO2 et les NOx.*

*Les émissions de polluants n'augmentent pas de façon notable du fait de l'activité du site de la société GENERALI VIE sur le terrain de la zone industrielle.*

*Pour chaque polluant, l'IR (Indice de Risque, possibilité de survenue d'un effet toxique pour les effets à seuil) et l'ERI (Excès de Risque Individuel, probabilité d'occurrence que la cible a de développer l'effet lié à la substance pendant sa vie, pour les effets sans seuil) ont été évalués.*

*Malgré l'augmentation des émissions liées à l'activité sur le site, l'étude n'a pas démontré d'impact significatif du projet sur la santé des riverains ni des travailleurs*

### **Réponse à l'observation n°9**

*L'implantation de ce bâtiment apporte des ressources financières à la ville (taxe de construction, taxe foncière, CFE contribution foncière des entreprises) et donc aux habitants.*

*Le bâtiment s'implante sur des terrains classés au PLU pour le développement d'activités économiques.*

*Les 300 emplois indiqués sont des emplois de type temps plein CDI. Les éventuels emplois en durée déterminée ou intérim sont des emplois pour accompagner des pics d'activité.*

*Le permis de construire est instruit par la ville.*

*Les terrains situés vers le club hippique sont classés au PLU en zone agricole.*

### **Réponse à l'observation n°10**

*Comme indiqué plus avant, malgré l'augmentation des émissions liées à l'activité sur le site, l'étude sanitaire liée au trafic routier n'a pas démontré d'impact significatif du projet sur la santé des riverains ni des travailleurs*

### **Réponse à l'observation n°11**



*Parmi ces rejets atmosphériques de l'établissement projeté, seuls les gaz d'échappement des véhicules sont des gaz à effet de serre susceptibles de participer au réchauffement climatique.*

*Cependant, le projet ne dispose pas d'une envergure suffisante pour influencer de façon significative sur le climat et les microclimats locaux.*

#### **Réponse à l'observation n°12**

*Le bâtiment sera implanté en bordure de RD40. Les espaces situés entre les limites du terrain et le bâtiment seront traités en espaces verts avec plantations en ordre diffus pour donner un effet de végétation spontanée.*

*Le bâtiment a été conçu dans un souci d'intégration tant paysagère qu'architecturale avec son environnement immédiat.*

*La position du bâtiment sur son terrain d'assiette a été étudiée afin de minimiser l'impact du projet sur les terres agricoles et de maximiser la distance le séparant des habitations les plus proches.*

*Une attention particulière a été portée sur la perception du projet depuis les différentes zones d'habitations existantes qui sont localisées ci-dessous (voir solution retenue au chapitre 7.9).*

*Afin de répondre à une volonté d'intégration à l'échelle du site, le projet fera l'objet d'un traitement architectural très soigné.*

#### **Réponse à l'observation n°17**

*Les merlons situés au sud du site atténueront la perception des bruits des camions (klaxons, bip de recul)*

*Nous allons apporter un soin particulier à l'éclairage nocturne extérieur afin d'éviter les potentielles nuisances.*

#### **Réponse à l'observation n°19**

*Les informations concernant un nombre de 150 emplois sont inexactes et les exemples factuels sur le secteur (BOULANGER GEODIS et BROSSETTE à Hénin-Beaumont, DECATHLON et LEROY MERLIN à Dourges) permettent de conforter le chiffre de 300 emplois sur site.*

*Le projet respecte les prescriptions du PLU et de la zone 1AUe à vocation économique qui est en place depuis 2010. Le projet a été spécifiquement conçu avec des merlons paysagers importants afin de limiter l'impact visuel.*

*Nous avons pour objectif de réaliser un bâtiment le mieux intégré possible dans son environnement, en privilégiant des matériaux de qualité et des espaces verts paysagers importants.*

#### **Réponse à l'observation n°30**

*Nous partageons la notion « de bénéfice légué à nos enfants ». Notre objectif est de réaliser un bâtiment peu énergivore et qui accueillera une entreprise avec des emplois locaux, Ce site accompagne la révolution économique qui est en œuvre avec le e-commerce et des circuits de production et de distribution courts.*

#### **Réponse à l'observation n°31**

*Comme indiqué précédemment notre projet est apporteur de ressources financières pour la ville et donc ses habitants et d'emplois pour ses habitants, ce qui ne sera pas le cas du maraichage biologique. Le maraichage biologique est une belle idée qui peut être développée sur les terres agricoles situées en zone agricole du PLU au nord de notre projet.*

*Nous attaquerons tout recours abusif et demanderons des dommages et intérêts à hauteur des préjudices subis.*

#### **Réponse à l'observation n°34**

*La liste des ZNIEFF aux alentours du terrain d'assiette de l'opération est décrite dans l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale... Nous n'avons pas trouvé de ZNIEFF terril du pommier dans les cartographies des ZNIEFF.*

*Concernant la présence du Hérisson d'Europe, l'écologue a conclu en un enjeu mammalogique faible :*

*Compte-tenu des résultats de la session de terrain et de la nature des habitats en place au sein de la zone d'étude, les enjeux mammalogiques sont qualifiés de faibles, bien que le Hérisson d'Europe, protégé au niveau national, ait été inventorié.*

*Concernant la Chiroptérofaune, au moins deux espèces ont été identifiées durant la session d'enregistrement.*

*L'écologue a conclu que :*

*Compte-tenu des habitats en place et des résultats des investigations de terrain, la zone d'étude ne présente pas d'intérêt notable pour les chauves-souris. Elle reste néanmoins une zone de chasse principalement utilisée par la Pipistrelle commune et par la Pipistrelle de Kuhl ou de Nathusius.*

*En l'absence de destruction d'individus et/ou d'habitats, il n'y a donc pas d'enjeux pour les chauves-souris.*

## **9 Délibérations des conseils municipaux**

Les conseils municipaux des communes concernées par le rayon d'affichage de l'avis d'enquête étaient invités à donner leur avis sur la demande d'autorisation dès l'ouverture de l'enquête, seuls les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête pouvant être pris en considération (article R181-38 du code de l'environnement).

A la date de clôture du présent rapport, le commissaire enquêteur n'a reçu que la délibération de la commune de Noyelles-Godault, qui a émis un avis favorable le 17 juin 2019.

Selon le secrétariat de mairie, la commune d'Esquerchin aurait délibéré mais le CE n'a pas reçu la délibération. Pour les autres communes, le CE ne dispose pas d'information.

## **10 Conclusion du rapport**

Sur l'ensemble des étapes de la procédure, et à l'exception de l'affichage tardif de l'avis d'enquête sur le site du projet, l'enquête s'est déroulée conformément à la réglementation et aux dispositions de l'arrêté préfectoral qui l'a organisée.

L'information du public sur les modalités d'organisation a été effectuée conformément à la réglementation, avant l'ouverture de l'enquête (mais avec plusieurs jours de retard sur le site) et pendant l'enquête. Des actions d'information complémentaires ont été réalisées par la mairie (lettre aux habitants du secteur de Beaumont et panneau sur le rond-point des vaches) et par une association (tract contre le projet dans les boîtes aux lettres à Beaumont).

Les personnes intéressées pouvaient consulter le dossier dans les sept mairies correspondant au rayon d'affichage pendant toute la durée de l'enquête aux heures d'ouverture des bureaux (dossier papier au siège de l'enquête, dossier numérique dans les autres communes) ainsi que sur le site Internet de la préfecture du Pas-de-Calais.

Le commissaire enquêteur a bénéficié d'une bonne collaboration de la commune d'Hénin-Beaumont pour l'organisation de l'enquête et notamment pour la transmission des avis sur registre et par courrier en vue de leur retranscription et de leur publication sur le site Internet de la préfecture. Les conditions d'accueil ont été satisfaisantes mais compte tenu de l'affluence, les personnes souhaitant rencontrer le CE et déposer des observations sur le registre ont généralement dû supporter une attente parfois assez longue.

Toute personne intéressée pouvait consigner ses observations sur le registre ouvert à Hénin-Beaumont, déposer un courrier ou l'adresser au commissaire enquêteur, ou envoyer ses observations par voie électronique à l'adresse de messagerie ouverte pendant toute la durée de l'enquête.

Une mobilisation importante s'est produite à partir de la troisième permanence et surtout le dernier jour de l'enquête, marquant une très forte opposition au projet de la part des habitants du secteur de Beaumont.

Au-delà de la contribution importante du public, les conclusions du commissaire enquêteur s'appuieront sur sa propre analyse approfondie du dossier et sur les éléments fournis par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse.

## 11 Liste des annexes

Annexe 1	Plans de situation	Page 2
Annexe 2	Plan d'ensemble du projet	Page 5
Annexe 3	Plan local d'urbanisme	Page 6
Annexe 4	Simulation du bâtiment (vue 3D)	Page 7
Annexe 5	Rétention des eaux d'incendie	Page 8
Annexe 6	Etude de dangers : simulations d'incendies	Page 9
Annexe 7	Etude acoustique : points de calcul	Page 11
Annexe 8	Arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête	Page 12
Annexe 9	Avis d'enquête publique	Page 17
Annexe 10	Publication de l'avis d'enquête	Page 18
Annexe 11	Photos de l'affichage sur le site	Page 20
Annexe 12	Information sur rond-point des vaches	Page 22
Annexe 13	Chronologie de la procédure	Page 23
Annexe 14	Tableau des contributions et liste des signataires	Page 24
Annexe 15	Signataires de la contribution n°74	Page 29
Annexe 16	Tract de « Osons pour Hénin-Beaumont »	Page 34
Annexe 17	Procès-verbal de synthèse	Page 36
Annexe 18	Mémoire en réponse	Page 46
Annexe 19	Exemple de résultats de dispersion des fumées d'incendie	Page 47

Arras, le 22 juillet 2019  
Le commissaire enquêteur,

André BERNARD