

DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS

COMMUNE D'HENIN-BEAUMONT

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

**UN ENTREPOT LOGISTIQUE
(DE STOCKAGE DE PRODUITS COMBUSTIBLES)
SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE D'HENIN-BEAUMONT**

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Références de l'enquête publique	Décision du président du Tribunal Administratif de Lille N° E19000045 / 59 du 28 mars 2019 Arrêté du préfet du Pas-de-Calais N°2019-105 du 2 mai 2019
Objet de l'enquête	Demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt de stockage de produits combustibles sur le territoire de la commune d'Hénin-Beaumont
Dates et siège de l'enquête	Du 3 juin 2019 au 5 juillet 2019 Mairie d'Hénin-Beaumont (62110)
Commissaire Enquêteur	André BERNARD

SOMMAIRE

1	Présentation du projet et cadre général de l'enquête	4
1.1	Présentation du projet, objet de l'enquête	4
1.2	Cadre juridique.....	6
2	Organisation et déroulement de l'enquête	7
3	Conclusions du commissaire enquêteur	9
3.1	Conclusions issues de l'analyse de la contribution publique.....	9
3.1.1	Impact sur les conditions de circulation	9
3.1.2	Nuisances sonores.....	12
3.1.3	Consommation de terres agricoles	13
3.1.4	Impact sur la qualité de l'air et la santé.....	14
3.1.5	Impact sur le paysage	14
3.1.6	Déjà trop d'entrepôts et de bâtiments industriels dans le secteur	15
3.1.7	Erreurs, insuffisances, manque d'objectivité de l'étude d'impact	15
3.1.8	Dégradation des conditions et du cadre de vie et nuisances en général.....	16
3.1.9	Nuisances liées à l'éclairage	17
3.1.10	Nuisances en général.....	17
3.1.11	Emplois créés.....	18
3.1.12	Perte de valeur foncière des propriétés du secteur	18
3.1.13	Projet incompatible avec les objectifs de développement durable	19
3.1.14	Perte de biodiversité, impact sur la faune et la flore	20
3.1.15	Coupures de chemins	20
3.1.16	Inquiétude sur les produits qui seront stockés dans l'entrepôt.....	21
3.1.17	Propriétaire actuel des terrains.....	21
3.1.18	Suggestions diverses	22
3.1.19	Autres thèmes abordés par une seule personne	22
3.1.20	Les réponses du pétitionnaire à des observations particulières du public.....	23
3.1.21	Les avis des communes du rayon d'affichage	29
3.2	Conclusions issues de l'analyse du dossier.....	30
3.2.1	L'étude d'impact.....	30
3.2.2	Le plan local d'urbanisme.....	33
3.2.3	Les avis des services consultés sur la demande de permis de construire	34
3.2.4	Questions au pétitionnaire suite à l'analyse du dossier et réponses	36
3.2.4.1	L'incidence du projet sur le trafic routier	36
3.2.4.2	L'étude acoustique	37

3.2.4.3	Rétablissement du chemin équestre et du chemin piétons cycles	38
3.2.4.4	Utilité de la bande de terrain située au sud-ouest du chemin équestre	39
3.2.4.5	Reconnaissance archéologique	40
3.2.4.6	Le volume des bassins d'infiltration des eaux pluviales	40
3.2.4.7	La capacité de rétention des eaux d'extinction d'incendie	41
3.2.4.8	Modélisation des effets des fumées résultant d'un incendie	42
3.2.4.9	Calcul de l'impact du trafic supplémentaire sur la santé	42
3.2.4.10	Prise en compte de la canalisation d'eaux usées existante	43
3.3	Conclusions issues du mémoire en réponse du pétitionnaire	43
3.4	Synthèse de l'argumentaire	44
4	Conclusion générale	47
5	Avis du commissaire enquêteur	48

1 Présentation du projet et cadre général de l'enquête

1.1 Présentation du projet, objet de l'enquête

Le présent avis du commissaire enquêteur est émis à l'issue d'une enquête publique unique concernant à la fois 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).

Le présent avis concerne la demande de permis de construire

L'avis concernant la demande d'autorisation environnementale (autorisation d'exploiter et autorisation au titre de la loi sur l'eau) fait l'objet d'un document distinct.

Les deux demandes sont présentées pour la société GENERALI VIE, dont le siège social est à PARIS (75009) - 19, rue Pillet-Will. Les dossiers ont été déposés 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 ayant pour objet la construction de bâtiments d'une surface totale de plancher de 83 265 m², 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 m².* »

En conséquence, et en application de l'article L123-2 I-1° du code de l'environnement, le projet 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... »)

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)

En effet, le projet est également soumis à une autorisation au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) car les activités qu'il comporte relèvent de plusieurs rubriques de la nomenclature visée à l'article L511-2 du code de l'environnement, pour des volumes dépassant les seuils A (voir rapport d'enquête).

Le projet relève enfin 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... étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (Autorisation)* ».

L'autorisation environnementale, qui prend en compte ces deux législations, est délivrée à l'issue d'une procédure d'instruction qui comporte une phase d'enquête publique réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er du même code.

Le projet consiste à réaliser un bâtiment à usage d'entrepôt, de locaux techniques et de bureaux, d'une surface totale de plancher de 83 265 m² dont 78 944 m² d'entrepôt (soit 13 cellules de stockage dont les surfaces varient de 6 066 m² à 6 088 m²) et 3 482 m² de bureaux et locaux sociaux.

Le bâtiment est construit sur un terrain d'une superficie de 217 755 m² (21,8 ha). L'espace du terrain non occupé par le bâtiment est constitué de surfaces imperméabilisées (5,29 ha) correspondant aux parkings, aux voies de circulation et quais de chargement, et d'espaces verts (8,14 ha).

L'accès au site se fera au sud par une entrée commune aux poids-lourds et aux véhicules légers. Cette entrée est située sur la rue de la Fontaine, qui constitue une branche d'un giratoire existant sur la RD 40^{E1}.

Les dimensions principales du bâtiment seront d'environ :

- 195 m de largeur (correspondant à deux cellules accolées d'environ 97,5 m de profondeur et 62,5 m de largeur),
- 438 m de longueur pour la moitié sud-est comprenant 7 cellules numérotées 1 à 7
- 375 m de longueur pour la moitié nord-ouest comprenant 6 cellules numérotées 8 à 13,
- 14,10 m de hauteur maximale.

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 m²,
- 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 m²
- Une chaufferie d'une surface de 104 m² 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 m², avec la réserve d'eau associée, en pignon sud-ouest,
- Un poste de garde de 27 m², près de la voie d'entrée PL, à l'angle sud du bâtiment.

Le projet comporte également les aménagements extérieurs suivants :

- Deux parkings pour VL de 150 places chacun,
- Un parking pour PL de 30 places,

- 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 respectives¹ 1 423 m³ et 1 734 m³,
- Des espaces verts et merlons de protection visuelle engazonnés et plantés, sur une surface d'environ 8,1ha.

1.2 Cadre juridique

L'enquête unique s'inscrit dans le cadre juridique déterminé par les textes suivants (liste non exhaustive) :

- Les articles L 123-1 à L 123-18 et R 123-1 à R 123-27 du code de l'environnement concernant les enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement ;
- 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^{er} du livre V du code de l'environnement relatifs aux ICPE soumises à autorisation (notamment L511-1 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 articles L122-1 et R122-2 (rubrique 39a de son annexe) du code de l'environnement relatifs à l'évaluation environnementale,
- la demande d'autorisation environnementale présentée le 18 décembre 2017 par la société PARCOLOG GESTION pour le compte de GENERALI VIE,
- la demande de permis de construire présentée le 6 décembre 2017 par la société PARCOLOG GESTION pour le compte de GENERALI VIE,
- la décision N° E 19000045 / 59 du 28 mars 2019 de Monsieur le 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 de Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais prescrivant l'ouverture de l'enquête publique et fixant les modalités de son déroulement.

¹ D'après certains documents écrits (évaluation environnementale du dossier ICPE pages 41 et 42) et le plan « ICPE 35m »... alors que l'étude d'impact du dossier PC (pages 41 et 42) et le plan PC 2a indiquent des capacités respectives 1 237 m³ et 1 500 m³ ...

2 Organisation et déroulement de l'enquête

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

L'avis d'enquête a été affiché par les mairies des sept communes du rayon d'affichage au moins 15 jours avant le début de l'enquête et jusqu'à la clôture de celle-ci (vérification faite par le commissaire enquêteur le vendredi 17 mai après-midi et le vendredi 5 juillet 2019 matin).

L'affichage à réaliser sur le site par le pétitionnaire n'était pas présent lors du passage du commissaire enquêteur le 17 mai. Alerté par le commissaire enquêteur sur cette situation, le pétitionnaire l'informait le lundi 20 mai après-midi qu'une affiche avait été « posée en façade sur la RD 40 ».

Le commissaire enquêteur constatait le soir même 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. Le commissaire enquêteur a donc préconisé au pétitionnaire, par courriel du 21 mai, 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. Le mercredi 22/05/2019 le pétitionnaire a indiqué au CE que ces deux affiches avaient été posées.

Lors de la tournée effectuée le mardi 28/05/2019 après-midi, le CE a constaté qu'une affiche avait bien été posée rue des Chauffours² mais qu'aucune n'était présente rue de la Fontaine à proximité du giratoire.

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 mardi 11 juin 2019, à l'occasion de la 2^{ème} permanence, 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^{ème} permanence (jeudi 20 juin) le CE a constaté qu'une 4^{ème} 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 réglementaire, était taguée le 20 juin d'une inscription « NON au camion » ; lors des passages suivants du CE, cette affiche était toujours présente et non taguée.

L'avis d'enquête a été publié les vendredis 17 mai et 7 juin 2019 dans les journaux la Voix du Nord et Nord Eclair (non vérifié par le commissaire enquêteur pour Nord Eclair), et mis en ligne sur le site Internet de la préfecture du Pas-de-Calais.

² L'implantation de celle-ci ne paraissait pas particulièrement judicieuse puisque placée du côté opposé au projet et orientée vers le parc logistique existant.

Les mesures de publicité règlementaires décrites ci-dessus ont été « complétées » par des actions d'initiative locale.

Ainsi 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 les invitait 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 tract³, 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 du rapport d'enquête).

Le siège de l'enquête a été fixé en mairie d'Hénin-Beaumont (Espace Lumière, 39, rue Elie Gruyelle), où un exemplaire sur support papier du dossier d'enquête était consultable du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h.

Une version numérique des dossiers de demande 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'installation : 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

La composition du dossier d'enquête est décrite au paragraphe 5.4 du rapport d'enquête. Conformément aux préconisations du commissaire enquêteur, le pétitionnaire avait ajouté une note de cadrage contenant « *la mention des textes régissant l'enquête en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation* » (exigence de l'article R123-8 3° du code de l'environnement) et mentionnant qu'aucun débat public et aucune concertation préalable n'a eu lieu (R123-8 5°).

Le public pouvait faire part de ses observations et propositions soit par écrit sur le registre d'enquête déposé à la mairie d'Hénin-Beaumont (Espace Lumière) soit par courrier adressé à cette mairie à l'attention du commissaire enquêteur, soit par courrier électronique sur le site de la préfecture à l'adresse de consultation du dossier.

³ Joint en annexe 16 au rapport d'enquête

Le commissaire enquêteur a tenu cinq permanences d'une demi-journée en mairie d'Hénin-Beaumont (Espace Lumière) 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.

L'enquête a été clôturée le vendredi 5 juillet 2019 après la dernière permanence, étant toutefois précisé qu'il était possible de déposer des observations à l'adresse courriel après 17h, la dernière contribution ayant été reçue à 19h34. Le commissaire enquêteur a récupéré le registre d'enquête et a procédé à sa clôture.

Le déroulement de l'enquête, les observations recueillies, les demandes de précisions formulées par le commissaire enquêteur et les réponses apportées par le pétitionnaire sont décrits dans le rapport d'enquête. Les observations, les demandes de précisions et les réponses sont reprises pour l'essentiel dans le présent avis.

3 Conclusions du commissaire enquêteur

Ces conclusions sont basées sur l'analyse des éléments suivants : le dossier de demande déposé par le pétitionnaire, les observations du public et les réponses apportées par le pétitionnaire à ces observations ainsi qu'aux demandes de précisions formulées par le commissaire enquêteur (observations et demandes récapitulées dans le PV de synthèse, réponses du pétitionnaire figurant dans son mémoire en réponse).

Ces analyses doivent être effectuées notamment au regard des enjeux rappelés au paragraphe 3.1 du rapport d'enquête et notamment, en matière d'urbanisme, des objectifs généraux fixés par l'article L101-2 du code de l'urbanisme.

3.1 Conclusions issues de l'analyse de la contribution publique

Le tableau joint en annexe 14 du rapport d'enquête donne la liste des personnes ayant remis une contribution pendant l'enquête et les thèmes abordés dans chaque contribution. Une retranscription exhaustive de l'ensemble des contributions est annexée au PV de synthèse et a été reprise par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse.

Les différents thèmes sont détaillés ci-dessous, suivis de la réponse du pétitionnaire dans son mémoire et de l'avis du commissaire enquêteur. L'ensemble des thèmes pouvant concerner à la fois le PC et l'autorisation d'exploiter, ils sont repris dans les deux avis du commissaire enquêteur.

3.1.1 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. L'impact sur

le nombre d'accidents est également évoqué, notamment pour les enfants se rendant au collège et au lycée, car ils doivent passer par ce rond-point.

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 et 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 m² 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^{E1}) 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-dessous⁴ : ...

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.

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte des informations complémentaires données.

On note que le trafic des poids lourds sera organisé du lundi au vendredi alors que le dossier indique (DDAE, pièce 3 page 12) que « l'établissement pourra être amené à être en activité du lundi au samedi, 52 semaines par an, 24 heures sur 24 ».

On déduit des indications sur la répartition horaire du trafic poids lourds qu'aucun mouvement n'aurait lieu entre 19h et 5h, ce qui est différent des hypothèses indiquées dans l'annexe 4 (page 10/14). Par ailleurs on déduit de ces mêmes chiffres que la répartition du trafic PL sera à peu près homogène entre 5h et 19h, donc heures de pointe comprises, avec une moyenne de moins de 7 arrivées par heure, soit un mouvement (entrée ou sortie) en moyenne toutes les 4mn30.

Pour le trafic VL lié aux employés administratifs, on aura bien un flux horaire supplémentaire de 50 unités aux heures de pointe.

Concernant les données de trafic, l'auteur de l'étude d'impact ne devrait pas ignorer que les trafics sur RD sont mesurés par les services du département et non par la DREAL et il aurait pu se rapprocher de ces services pour obtenir des données plus récentes et si possible plus précises. D'après ces services, un comptage effectué début 2019 aurait relevé un trafic de 12 616 véhicules par jour entre le rond-point des vaches et le rond-point de la rue de la Fontaine, soit une augmentation de 14% par rapport aux données 2016 citées par le pétitionnaire, lesquelles sont relatives à un point situé plus à l'ouest.

⁴ Non reporté dans le présent chapitre ; il figure dans le mémoire en réponse, en annexe 18

L'étude d'impact ne donne en définitive aucune indication objective chiffrée sur le fonctionnement du rond-point des vaches aux heures de pointe (entrées et sorties sur les différentes branches, mouvements effectués par les véhicules – de quelle branche vers quelle branche - longueur des files d'attente) et le niveau éventuel de saturation. Il semble difficile dans ces conditions de pouvoir « objectivement affirmer que l'augmentation de trafic n'engendrera pas d'aggravation des conditions de circulation ».

Le commissaire enquêteur est toutefois d'avis qu'il est possible que l'impact du projet ne soit pas significatif (fréquence moyenne de passage des poids lourds évaluée précédemment) mais cela reste à démontrer, comme il resterait à quantifier l'importance des périodes de saturation du giratoire, le commissaire enquêteur n'ayant pas constaté de files d'attente importantes lors de plusieurs passages vers 18h et un samedi en milieu d'après-midi.

L'impact sur la sécurité des piétons et cyclistes est difficile à évaluer mais le commissaire enquêteur a pu vérifier qu'il faut être très attentif en tant que piéton pour faire le tour du rond-point.

La question de l'impact acoustique est traitée au thème 2.

En définitive les explications du pétitionnaire apportent des éléments intéressants sur la répartition horaire des trafics mais ne semblent pas entièrement convaincantes sur la question de saturation du rond-point.

3.1.2 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.

Avis du commissaire enquêteur

Contrairement à ce qui est indiqué dans la réponse et au vu de la page 51 de l'étude d'impact du dossier ICPE (aucun résultat ne figure dans celle du dossier PC) et de l'étude d'impact acoustique prévisionnelle (annexe 4, pages 9 et 13), ce n'est pas au

point ZER4 (centre hippique) mais au point ZER2 (habitation dans le lotissement au sud-est de la RD) que l'émergence de nuit calculée est tout juste conforme puisque égale au maximum autorisé de 4dBA.

Ce point doit normalement bénéficier d'une protection par le merlon qui est rendu obligatoire par le PLU puisque l'OAP n°24 concernant la zone 1AUe stipule : « 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 ». Il n'est pas précisé la hauteur du merlon prise en compte dans le calcul (question qu'il ne semble pas inutile de poser au vu des évolutions que le projet a connues sur différents points notamment dans les mois qui ont le dépôt du dossier) et si celui-ci est interrompu au droit du bassin d'infiltration de la RD comme représenté sur les plans. On rappelle également que l'état initial a été réalisé en 2012 et que l'on ne peut savoir si de nouvelles mesures effectuées dans les conditions actuelles ne conduiraient pas à un résultat différent, notamment au point ZER2.

La réponse du pétitionnaire n'est donc pas entièrement satisfaisante sur ce thème.

3.1.3 Consommation de terres agricoles

Ce thème est abordé dans un tiers environ des contributions.

Il est souligné que le projet consommera plus de 20 hectares de terres agricoles cultivées, 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.

Avis du commissaire enquêteur

Il est exact que le classement des terrains concernés en zone 1AUe, zone destinée à une urbanisation à court ou moyen terme et à vocation économique, implique que ces terrains ne conservent pas à l'avenir leur vocation et leur utilisation agricole.

Il est vrai aussi que les politiques publiques visent à la fois la réduction de la consommation foncière et le développement économique.

En revanche la complémentarité évoquée du projet avec les entreprises de distribution et de logistique installées sur la plateforme Delta 3 n'explique pas pourquoi le projet n'aurait pas pu être implanté sur cette plateforme. Cette hypothèse

aurait d'ailleurs dû être évoquée dans le chapitre de l'étude d'impact consacré aux solutions de substitution (page 66) au lieu d'indiquer « aucune solution de substitution n'a été envisagée pour l'emplacement, les activités conduites par l'entreprise étant des activités de service répondant à un besoin de ses clients »

3.1.4 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 et de particules fines. 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 et personnes âgées - et les plus exposées* »). Il est indiqué également que la pollution atmosphérique a un impact négatif sur les rendements agricoles, estimé à au moins 10%.

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.

Avis du commissaire enquêteur

Sur ce thème, il a été relevé dans l'annexe 8 que les calculs des concentrations de polluants ont été réalisés en ajoutant les émissions supplémentaires dues au projet à des concentrations actuelles égales à des valeurs moyennes pour l'ensemble de la France, en milieu rural et pour la période 2007 – 2009 (annexe 8, tableau de la page 9).

L'étude conclut (page 14) que « l'évaluation des risques sanitaires du projet ne démontre pas d'impact significatif du projet sur la santé de la population (riverain ou travailleur) environnante » mais indique que les résultats « sont un bon indicateur mais sont à prendre avec précaution » du fait que « les valeurs de concentration initiale sont des estimations sur la France et non des mesures réalisées autour des routes concernées ». Les résultats sont peut-être aussi biaisés par la méthode de calcul qui minimise le pourcentage d'augmentation lié au projet, en considérant un territoire important incluant notamment la pollution provoquée par l'autoroute A1, sur une longueur de 750m.

L'évaluation de cet impact n'est donc pas entièrement satisfaisante.

3.1.5 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* ».

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.

Avis du commissaire enquêteur

La réponse n'appelle pas d'observation pour autant que l'obligation de réaliser des merlons qui masquent les constructions implantées sur la zone (OAP n°24 du PLU) soit respectée, ce qui ne semble pas être le cas au droit du bassin d'infiltration des eaux de la RD.

De plus, à partir des cotes respectives du toit du bâtiment et du sommet des merlons (plan PC3), on peut calculer que le haut du bâtiment sera visible de la cote du terrain naturel à partir de la RD dans la configuration du profil B et à partir d'environ 220 mètres du merlon dans celle du profil C.

3.1.6 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.

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte de la réponse, qui n'aborde toutefois pas toutes les problématiques posées par les contributions (le « tout camion », autres localisations possibles).

3.1.7 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;
- 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);
- 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 ;
- Demande d'une étude de l'impact du trafic routier dans Beaumont même (n°34) ;
- Absence d'évaluation chiffrée des émissions de CO₂ 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 terroir 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),
- Nuisances sonores minimisées, diagnostic non objectif (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.

Avis du commissaire enquêteur

Ne répond qu'à la critique concernant la situation de friche attribuée au terrain et renvoie à d'autres thèmes les réponses aux autres observations. Il semble toutefois que toutes ne soient pas traitées ailleurs (par exemple absence de mention du cyanure d'hydrogène et de la dioxine dans l'étude de dangers)

3.1.8 Dégradation des conditions et du cadre de vie et nuisances en général

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.

Avis du commissaire enquêteur

Cette réponse n'appelle pas d'observation, l'élaboration du plan d'urbanisme qui autorise l'implantation du projet sur ce site est effectivement de la compétence de la commune.

On rappelle toutefois que la construction de merlons le long de la RD est imposée par le règlement et on note le fait que le merlon prévu « au milieu des champs » en direction de la rue de la Fontaine est destiné à couper la vue des riverains (de la rue de la Fontaine) sur l'entrepôt. A noter qu'il ne la coupera ni totalement ni pour tous les riverains et qu'il a fait l'objet d'une observation de la part d'un agriculteur concerné.

3.1.9 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.

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte de l'engagement du pétitionnaire.

3.1.10 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.

Avis du commissaire enquêteur

La réponse n'appelle pas d'observation

3.1.11 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.

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte des informations données.

3.1.12 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.

Avis du commissaire enquêteur

La perte de valeur foncière que craignent les riverains sera la conséquence de l'implantation d'activités économiques autorisées par le PLU, mais cette perte pourrait être plus ou moins importante suivant l'activité qui s'installe.

3.1.13 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.

Avis du commissaire enquêteur

La réponse évoque des éléments du projet qui prendraient en compte les objectifs du développement durable ; pour deux d'entre eux, il faut supposer que le personnel sera majoritairement recruté à proximité et qu'une partie des produits traités dans l'entrepôt arrivera à Delta 3 par voie fluviale ou ferroviaire puis sera acheminé sur le site.

Elle ne répond pas directement aux critiques formulées. Il convient toutefois de noter que celles-ci, compte tenu de leur caractère stratégique et de leur portée très générale seraient plutôt à prendre en compte au stade de l'élaboration des orientations d'urbanisme qu'au stade de l'analyse d'un projet particulier.

3.1.14 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.

Avis du commissaire enquêteur

La réponse n'appelle pas d'observation compte tenu des conclusions du diagnostic faune flore figurant au dossier (mais réalisé après l'étude d'impact et non mentionné dans celle-ci).

3.1.15 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.

Avis du commissaire enquêteur

Les chemins seront effectivement rétablis mais si on considère le plan PC2a, il subsiste un doute sur la longueur de chemin piétons qui sera prise en charge par le projet : s'agit-il uniquement des 200 mètres longeant la RD à partir du pont de la rue des Chauffours jusqu'au point où ce chemin a été coupé lors de la construction de la RD ? (seul tronçon représenté avec la couleur correspondant à l'intitulé « chemin piétons/cycles » dans la légende du plan PC2a) ou bien le projet prend-il aussi en compte les 350 mètres supplémentaires nécessaires pour atteindre le chemin équestre ? La couleur utilisée sur le plan PC2a semble montrer qu'il s'agit de la première option alors que la deuxième semble nécessaire.

3.1.16 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. Elle demande également que la répartition des responsabilités entre « propriétaire/exploitant », gestionnaire, locataire (dossier 3 présentation, page 4/17) soient définies de façon plus précise.

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.

Avis du commissaire enquêteur

Cette réponse n'appelle pas d'observation. Toutefois il n'est pas répondu sur la question de la définition des responsabilités.

3.1.17 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 remembrements 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.

Avis du commissaire enquêteur

Cette réponse n'appelle pas d'observation.

Le sujet ne relève pas de l'avis à donner par le commissaire enquêteur.

3.1.18 Suggestions diverses

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

- Planter 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 ; règlementer « 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.

Avis du commissaire enquêteur

Les différentes réponses n'appellent pas d'observation à l'exception de celle concernant le mur anti bruit.

D'abord, il semble que la demande du riverain visait un mur anti bruit à construire de l'autre côté de la RD pour protéger les habitations du bruit de la circulation sur la RD 40, ouvrage qui normalement n'incombe pas au constructeur de l'entrepôt.

Par ailleurs un mur anti bruit pourrait constituer une solution dans une partie où la largeur disponible serait insuffisante pour assurer la continuité du merlon.

3.1.19 Autres thèmes abordés par une seule personne

Ces thèmes sont les suivants :

1. Impact sur l'eau (n°16) « on est déjà en restriction d'eau » (fait référence à l'imperméabilisation des sols)
2. 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.
3. 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)

4. 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
5. position du maire (n°36) : l'intervenant souhaite connaître la position du maire par rapport au projet.
6. 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.

Avis du commissaire enquêteur

Les réponses n'appellent pas d'observation.

On peut toutefois se demander si le merlon en question ne va pas gêner l'exploitation des parcelles. On note qu'il sera clôturé et entretenu.

Les questions concernant la position du maire et le lieu des permanences n'appelaient pas de réponse du pétitionnaire. Concernant le lieu de permanence, on peut constater qu'il ne semble pas avoir freiné la participation du public, qui pouvait s'exprimer par voie électronique ou signer les contributions qui ont été proposées dans le secteur de Beaumont.

3.1.20 Les réponses du pétitionnaire à des observations particulières du public

En plus des réponses sur les thèmes examinés précédemment et aux questions du commissaire enquêteur (voir § 3.2.3 ci-dessous) le pétitionnaire a fourni des éléments de réponse à certains points abordés dans des contributions particulières.

Ces réponses sont examinées ci-dessous en se référant à la numérotation des observations figurant en annexe 14 du rapport d'enquête.

Réponse à l'observation n°1 (erik.laurent)

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. »

Avis du commissaire enquêteur

Le résumé du diagnostic écologique faune flore n'appelle pas d'observation.

On peut néanmoins ajouter que ce diagnostic a été réalisé à la demande du service instructeur du dossier ICPE au vu des lacunes de l'étude d'impact et que celle-ci n'a pas été mise à jour pour intégrer les éléments de ce diagnostic. Le pétitionnaire n'apporte pas de réponse aux critiques portées par l'intervenant sur la « vision bien simpliste de la nature » que reflète selon lui l'étude d'impact, et sur les illustrations concrètes qu'il en donne à propos de quelques affirmations de l'étude.

Réponse à l'observation n°2 (M. Gunkel)

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.

Avis du commissaire enquêteur

Comme indiqué à propos des réponses au thème 2 et à la question 2 du CE, la détermination de l'état acoustique initial a été effectuée en octobre 2012 avec des mesures prises à des heures où le trafic routier est a priori supérieur à sa valeur moyenne sur la période que l'on cherche à caractériser. Par ailleurs la configuration des merlons a changé au cours de l'étude. Les merlons représentés sur le dossier dont dispose le service instructeur de la ville d'Hénin-Beaumont sont différents de ceux du dossier mis à l'enquête publique. L'étude a-t-elle pris en compte l'absence de merlon au droit du bassin d'infiltration des eaux de la RD ?

Ces différents éléments introduisent un certain degré d'incertitude sur les résultats, ce qui est d'autant plus important que la simulation donne une émergence tout juste conforme au point ZER 2. Il convient de rappeler toutefois que la prise en compte d'un niveau de bruit initial plus élevé peut se traduire par une émergence plus faible pour le bruit supplémentaire causé par le projet.

Réponse aux observations n°3 et 4 (erik.laurent)

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.

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte de cet engagement à mettre en place des nichoirs pour hirondelles et martinets.

Réponse à l'observation n°5 (M. Platel)

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.

Avis du commissaire enquêteur

Cette réponse appelle le même commentaire que celle donnée à l'observation n°2.

Réponse à l'observation n°6 (Mme Leroy)

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.

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte des éléments relatifs à la création d'emplois et à son impact sur les conditions de vie des habitants.

Concernant les horaires de circulation des poids lourds, les indications données ici ne semblent pas parfaitement cohérentes avec celles données dans la réponse au thème n°1 dont on peut déduire que le trafic PL serait à peu près constant entre 5h et 19h.

La réponse concernant l'impact santé est commentée au titre de la question n°9 du CE.

Réponse à l'observation n°8 (M. Widehem)

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 1,3 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

Avis du commissaire enquêteur

Cette réponse reprend celle donnée au thème 1 (trafic routier) et apporte des éléments relatifs à l'impact sur la pollution atmosphérique, non traité dans la réponse à la question 9 du CE.

Sur ce dernier sujet, elle résume l'étude figurant en annexe 8 du dossier ICPE « étude trafic ». Mes commentaires sur ce sujet sont donnés à propos de ma question 9. En résumé, la réponse ne me paraît pas satisfaisante, les conclusions relatives à l'absence d'impact significatif sur la santé étant affectées de biais provenant d'une part de la prise en compte d'un niveau initial de pollution correspondant à l'état

moyen en France entre 2007 et 2009 en milieu rural, et d'autre part, vraisemblablement, de la méthode de calcul qui minimise le pourcentage d'augmentation lié au projet, en considérant un territoire important incluant notamment la pollution provoquée par l'autoroute A1, sur une longueur de 750m.

Sur les deux sujets, la réponse n'est pas entièrement satisfaisante.

Réponse à l'observation n°9 (M. Lemire)

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.

Avis du commissaire enquêteur

Cette réponse n'appelle pas d'observation sur les points qu'elle traite, les autres points de la contribution étant traités par ailleurs.

Réponse à l'observation n°10 (hilleringrid@...)

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

Avis du commissaire enquêteur

Cette réponse renvoie au volet sanitaire de la réponse à l'observation n°8 et appelle à ce titre les mêmes commentaires.

Réponse à l'observation n°11 (M. Moussaly)

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.

Avis du commissaire enquêteur

L'argument relatif à l'absence d'impact significatif du projet sur le climat et les microclimats locaux du fait de son envergure limitée ne répond vraisemblablement pas à l'idée de l'intervenant mais celle-ci ne peut certainement pas être retenue dans le cadre de l'instruction d'un projet conforme aux dispositions du plan d'urbanisme, pour autant qu'il ne contrevienne à aucune réglementation positive plus générale.

Réponse à l'observation n°12 (M. Chofflet)

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.

Avis du commissaire enquêteur

La réponse sur le thème de l'intégration paysagère et architecturale du projet n'appelle pas de commentaire.

Réponse à l'observation n°17 (M. ou Mme Ficner)

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.

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte de l'engagement relatif à l'éclairage extérieur nocturne.

Réponse à l'observation n°19 (Hénin-Beaumont Action)

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.

Avis du commissaire enquêteur

Cette réponse n'appelle pas d'observation.

Réponse à l'observation n°30 (googlehb@...)

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.

Avis du commissaire enquêteur

La réponse ne traite qu'un point très particulier de la contribution, la notion de « bénéfice légué à nos enfants ». L'affirmation de l'attachement du pétitionnaire à cette valeur n'appelle pas d'observation ; en revanche, il serait utile d'expliquer

comment le projet accompagne la révolution « des circuits de production et de distribution courts ».

Réponse à l'observation n°31 (M. Lebleu)

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.

Avis du commissaire enquêteur

La première partie de la réponse n'appelle pas de commentaire.

On note ensuite l'intention d'attaquer tout recours abusif et de demander des dommages et intérêts à hauteur des préjudices subis.

Réponse à l'observation n°34 (olivier.luyckx@...)

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 terrielle 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.

Avis du commissaire enquêteur

Les éléments rappelés dans la réponse figurent effectivement dans le diagnostic faune flore joint au dossier. Après recherche sur le site Internet de la DREAL, le CE n'a pas trouvé de ZNIEFF autre que celles du tableau figurant au diagnostic.

Par ailleurs il ne dispose ni de données ni de compétences permettant de mettre en doute les conclusions du bureau Auddicé environnement.

3.1.21 Les avis des communes du rayon d'affichage

Les conseils municipaux des communes concernées par le rayon d'affichage de l'enquête étaient invités à donner leur avis sur la demande d'autorisation d'exploiter (autorisation environnementale), 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 signature du présent avis, le commissaire enquêteur n'a eu connaissance que de l'avis émis par la commune de Noyelles-Godault. Cet avis est favorable au projet.

3.2 Conclusions issues de l'analyse du dossier

Le projet étant soumis à évaluation environnementale, ces conclusions sont notamment basées sur les éléments principaux de l'étude d'impact et sur l'analyse du respect des dispositions du plan local d'urbanisme.

3.2.1 L'étude d'impact

On rappelle que les deux études d'impact, celle du dossier PC datée d'avril 2018 et celle du dossier ICPE, datée de mai 2018, présentent des différences sur les paragraphes concernant la gestion des eaux pluviales (§ 4.1.3 ; volumes des bassins d'infiltration plus faibles pour le PC), la gestion des eaux d'incendie (§ 4.1.4 ; schéma de calcul présent dans le PC et pas dans le DDAE, volume plus faible dans le PC) et l'analyse des effets du projet sur le bruit et les vibrations (§ 4.6 ; pas d'indication des résultats des calculs dans le dossier PC).

On rappelle également que la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (M.R.A.E.) Hauts-de-France, saisie le 13/11/2018 par le service instructeur de la demande d'autorisation environnementale, a émis le 26/02/2019 un avis tacite sans observation sur le projet.

On peut retenir de l'étude d'impact les points principaux suivants, l'examen du respect des dispositions du PLU figurant au paragraphe 3.2.2 ci-après.

La quasi-totalité de ces points est à prendre en considération aussi bien dans le dossier PC que dans le dossier ICPE puisqu'ils concernent des objectifs visés par les deux réglementations.

La desserte routière et le trafic

Concernant la desserte routière, il est prévu un raccordement à la RD40E1 via la rue de la Fontaine et le giratoire sur lequel celle-ci est branchée. Dans son avis sur la demande de PC, le Département donne un avis favorable, dans la mesure où l'accès et la viabilisation du site sont conformes à (ses) attentes suite aux concertations préalables intervenues avec ses services. En revanche les services techniques d'Hénin-Beaumont attirent l'attention sur les conséquences que le surplus de trafic aura sur le fonctionnement du giratoire dit « rond-point des vaches » dont la traversée est déjà laborieuse à l'heure actuelle. L'étude d'impact ne comporte que l'indication des trafics journaliers en moyenne annuelle pour l'année 2015 sur la RD40E1 au droit de Rouvroy et sur l'autoroute A1 au sud du diffuseur 16.1 sur lequel se branche la RD40E1.

Une analyse plus précise de l'impact du trafic supplémentaire lié au projet sur le fonctionnement de la RD40E1 et en particulier du « rond-point des vaches » a été demandée dans le PV de synthèse. La réponse du pétitionnaire figure au paragraphe 3.2.4.1.

Autres éléments retenus

Le terrain est soumis à des servitudes liées à trois lignes électriques de tension supérieure à 50 kV (avis de RTE) alors que l'étude d'impact n'en indique qu'une seule (ou deux sous la

mention Gavrelle-Hénin 2x90kV). L'implantation du bâtiment respecte toutefois la distance minimale prescrite par « l'arrêté technique ».

La commune d'Hénin-Beaumont est en zone de sismicité faible et le site est en zone d'aléa faible pour le retrait gonflement des argiles.

L'étude des niveaux sonores à l'état initial et l'étude d'impact acoustique prévisionnelle montrent que les émergences représentatives des nuisances sonores provoquées par les moteurs des véhicules et les avertisseurs de recul des chariots élévateurs respecteront les prescriptions de l'arrêté du 23 janvier 1997 en limite de propriété et aux 4 points situés en ZER (zones à émergence règlementée), centre équestre, habitations de Beaumont, de la rue de la Fontaine et au nord-est du site. Toutefois au point situé en ZER n°2 (habitations de Beaumont côté sud) l'émergence calculée de nuit atteint le maximum autorisé (4dBA). Ce point a fait l'objet d'observations du public et d'une demande de précisions de la part du commissaire enquêteur ; les réponses du pétitionnaire et l'avis du commissaire enquêteur figurent en 3.2.4.2 et 3.1.2.

Alors que l'étude d'impact ne faisait pas état de la présence de vestiges archéologiques, 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 ».

Le projet n'est pas situé aux abords ou dans le champ de visibilité d'un monument historique, ou dans le périmètre d'un site classé ou inscrit.

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 dans un réservoir aquifère d'une « perméabilité très moyenne ».

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.

Les dispositions prévues pour la gestion des eaux pluviales sont conformes aux objectifs du SDAGE Artois-Picardie, à la stratégie du SAGE Marque-Deûle et aux prescriptions du PLU puisqu'il est prévu la réalisation de deux bassins d'infiltration (respectivement pour les versants nord-ouest et sud-est du projet) avec deux réseaux distincts pour les eaux de toitures et les eaux de voiries, ce dernier étant pourvu de séparateurs d'hydrocarbures à l'amont des bassins. Compte tenu de la surface du terrain (21,8 ha), cet aspect du projet implique une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Les dispositions prévues ont fait l'objet d'un avis favorable de l'hydrogéologue agréé qui a toutefois recommandé en conclusion de son rapport qu'une couche de limon du site soit mise en place sous l'ouvrage de rétention pour ralentir le processus d'infiltration et réduire la perméabilité à une valeur proche de 10^{-5} m/s. Ce point a fait l'objet d'une demande de précisions dans le PV de synthèse : voir § 3.2.4.6.

L'étude de caractérisation qui a été conduite à la demande du service instructeur a conclu 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.

Le site ne se trouve ni dans un réservoir de biodiversité ni dans un corridor écologique.

La ZNIEFF la plus proche (terrils n°84 et 205 d'Hénin-Beaumont) se trouve à une distance de 1,5 km du site. Le site Natura 2000 le plus proche se trouve entre 5 et 9 km au nord-est et à l'est du site (Zone Spéciale de Conservation des pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe).

En matière d'impact sur les habitats, la faune et la flore, l'étude d'impact est inexacte puisqu'elle indique que le terrain est en friche alors qu'il est actuellement cultivé⁵. Elle n'évoque pas non plus le diagnostic faune flore daté de septembre 2018 et ajouté au dossier à la demande du service instructeur. Ce diagnostic conclut qu'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 faibles⁶. L'étude d'impact conclut que le projet n'aura pas d'impact particulier sur la faune et la flore environnante et indique que la création de bassins pour la gestion des eaux pluviales permettra la présence de points d'eau favorables à certaines espèces.

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. Le volet sanitaire de l'étude examine les effets potentiels de ces mêmes émissions ; elle rappelle que les produits stockés ne présentent pas de danger pour la santé et que les déchets produits sont essentiellement des déchets banals.

Les émissions de gaz d'échappement des véhicules sont estimées sur la base d'un flux journalier de 80 camions et de 250 VL. Après calcul des indices de risque pour chaque polluant, l'étude d'impact conclut que les émissions n'augmentent pas de façon notable et que le projet n'aura pas d'impact significatif sur la santé des riverains ou des travailleurs. On note cependant que les calculs sont faits à partir de concentrations initiales de polluants correspondant à des valeurs moyennes France entière en milieu rural sur la période 2007-2009, alors qu'on peut penser que le niveau de pollution local est supérieur. Ce point est examiné au titre des observations du public et des questions posées par le CE.

Concernant l'impact sur le paysage, l'étude indique que « le bâtiment a été conçu dans un souci d'intégration tant paysagère qu'architecturale avec son environnement immédiat » et que « le projet fera l'objet d'un traitement architectural très soigné ».

L'étude énumère les mesures qui seront prises pendant la phase chantier pour limiter les différents impacts négatifs ou risques de pollution.

Les questions posées par le commissaire enquêteur au pétitionnaire, les réponses de celui-ci et l'avis du commissaire enquêteur au vu de ces réponses figurent au chapitre 3.2.4.

Des observations formulées par le public se rapportent aux mêmes thèmes. Elles sont rapportées dans les mêmes conditions (avec réponses du pétitionnaire et avis du CE) au chapitre 3.1.20

⁵ Et qu'il l'a toujours été, d'après plusieurs personnes vues aux permanences.

⁶ Voir rapport d'enquête §3.2.3.3 page 19 pour plus de précisions

Avis partiel du commissaire enquêteur

L'étude traite l'ensemble des thèmes énumérés par l'article R122-5 II du code de l'environnement mais contient des erreurs (terrain décrit comme en friche) et des insuffisances. Ces erreurs et insuffisances ont été soulignées par plusieurs intervenants et ont fait l'objet de demandes de précisions de la part du commissaire enquêteur. Les questions du commissaire enquêteur sont reprises au paragraphe 3.2.4 et les observations du public au chapitre 3.1, avec les réponses du pétitionnaire.

L'avis définitif du commissaire enquêteur sur l'étude d'impact sera formulé après analyse des réponses du pétitionnaire, aux paragraphes susvisés.

L'étude d'impact conclut que les différents impacts seront limités mais cette conclusion sera discutée après analyse des observations et questions, et des réponses du pétitionnaire.

3.2.2 Le plan local d'urbanisme

Le projet est situé en zone 1AUe du Plan local d'urbanisme de la commune d'Hénin-Beaumont.

Les informations figurant dans l'étude d'impact étant très succinctes il convient d'apporter ici les précisions suivantes.

Le PLU a été approuvé le 16 décembre 2016. Son règlement définit la zone 1AUe comme « une zone naturelle destinée à une urbanisation à court ou moyen terme. L'urbanisation de cette zone nécessite des travaux de viabilisation. Sa vocation est économique. La zone est concernée par des chemins à préserver en application de l'article L151-38 du CU⁷ ».

Article 1AUe1 : pour les chemins à préserver identifiés au plan de zonage, il est interdit de porter atteinte à leur continuité ; des sentiers piétons doivent être créés, recréés ou conservés sur ces tracés. Aucun obstacle ne doit venir obstruer l'intégralité du tracé⁸.

Article 1AUe4 : Le débit maximal exceptionnellement autorisé de rejet des eaux pluviales au réseau ou au milieu naturel est de : 2 litres par seconde et par hectare

Article 1AUe6 : Les constructions doivent être implantées avec un retrait d'au moins 30 mètres par rapport à la RD 40^{E1} (le merlon paysager n'est pas concerné).

Article 1AUe10 : La hauteur absolue des constructions ne peut excéder un maximum de 15 mètres mesurés du sol ambiant au point le plus haut des bâtiments.

Article 1AUe11 : Les clôtures, tant à l'alignement que sur les marges de recul, doivent être constituées soit de haies vives, soit de grilles ou grillages comportant ou non un mur bahut ; leur hauteur totale ne pourra excéder 2m dont 0,50m pour la partie pleine...

Les bâtiments de plus de 10 mètres de hauteur ne pourront présenter de façades composées de bandes verticales

⁷ CU = code de l'urbanisme

⁸ Au vu du plan de zonage, le chemin équestre figurant au dossier n'est pas classé, seul est classé le « chemin piétons » empruntant la rue des Chauffours en limite nord-est du site.

Article 1AUe13 : Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre pour 10 places de parking.

Par ailleurs le site concerné fait l'objet de l'OAP (orientation d'aménagement et de programmation) n°24, qui s'applique à une zone de 32,8 ha et dont les orientations s'imposent aux tiers. Parmi celles-ci, on note : « *La desserte du site se fera en concertation avec le département, gestionnaire de la RD 40^E1... 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.* »

Dans le PV de synthèse, le commissaire enquêteur a demandé au pétitionnaire d'indiquer si ces dispositions étaient respectées par le projet.

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)*

Avis du commissaire enquêteur

Le projet respecte les dispositions du PLU à l'exception du merlon paysager en façade de la RD 40^E1, qui n'est pas continu au droit du bassin d'infiltration des eaux de la RD et n'est pas prolongé le long de la voie d'accès vers la rue de la Fontaine. Il ne masque donc pas complètement le bâtiment projeté et on ne peut considérer que les plantations prévues au droit du bassin constituent un masque suffisant, surtout si on prend en compte le rôle que doit aussi jouer ce merlon en termes de protection acoustique.

Par ailleurs, compte tenu des cotes respectives du toit du bâtiment et de la crête du merlon, on peut calculer (plan PC3) que le toit du bâtiment sera visible depuis la RD au droit de la coupe C et à moins de 250 mètres du merlon au droit de la coupe B (donc depuis les habitations de Beaumont).

3.2.3 Les avis des services consultés sur la demande de permis de construire

Ces avis ne figuraient pas dans le dossier d'enquête mais ont été communiqués au commissaire enquêteur par la préfecture, qui les avait demandés à la ville d'Hénin-Beaumont. Ils sont résumés ci-dessous.

Les services techniques de la ville d'Hénin-Beaumont (direction de l'aménagement du territoire) attirent l'attention sur le surplus de circulation qu'entraînera le projet, notamment au niveau du giratoire dit « rond-point des vaches » qui dessert déjà deux plateformes logistiques et de nombreuses enseignes et centres commerciaux et qui est traversé par la voie du BHNS⁹. La traversée de ce giratoire étant « laborieuse » à l'heure actuelle, il préconise que ce point soit abordé (heures de livraison, fréquence de passage...).

⁹ Bus à Haut Niveau de Service

La communauté d'agglomération Hénin-Carvin émet un avis favorable au rejet des eaux usées domestiques et eaux vannes au réseau public d'assainissement. Elle signale la présence dans l'emprise du projet d'une canalisation de transport des eaux usées et prend note de l'accord du pétitionnaire pour la prise en charge du dévoiement de cette conduite.

ENEDIS indique le montant prévisionnel de la contribution financière qui sera demandée pour le raccordement au réseau HTA en prenant l'hypothèse que la puissance nécessaire sera de 3500 kW triphasé.

Le Département du Pas-de-Calais donne un avis favorable au projet dans la mesure où « *l'accès et la viabilisation du site prévu depuis la rue de la Fontaine sont conformes à nos attentes* » suite aux concertations préalables intervenues entre Parcolog, Territoires 62 et les services du Département.

Il demande par ailleurs la prise en compte des règles applicables aux chemins ruraux classés au PDIPR (plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée) : l'itinéraire rue des Chauffours, boulevard du 19 mars 1962 est classé alors que l'itinéraire équestre ne l'est pas.

GRT gaz indique que le projet est situé en dehors des servitudes d'utilité publique associées aux ouvrages de transport de gaz naturel à haute pression et ne formule pas d'observation.

L'Agence régionale de santé indique que « *ce type de demande ne présente pas d'enjeux sanitaires et n'a pas lieu de faire l'objet d'un avis sanitaire* » de sa part.

VEOLIA indique que le réseau d'eau potable répond aux besoins domestiques en eau du projet et que la défense contre l'incendie et le rejet des eaux usées sont à valider par les services compétents.

La direction départementale de la sécurité publique, en sa qualité de rapporteur de la sous-commission pour la sécurité publique de la CCDSA¹⁰, après examen de l'étude de sûreté et de sécurité publique, émet un avis favorable aux mesures envisagées en la matière.

RTE, réseau de transport d'électricité, rappelle que le site du projet est traversé par trois lignes électriques aériennes de tension supérieure à 50 kV, constate que la construction projetée respecte la distance minimale par rapport à l'ouvrage prescrite par l'arrêté fixant les conditions auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, et rappelle les contraintes à respecter.

La DREAL, Inspection de l'environnement, émet un avis favorable compte tenu de la réception le 27/09/2018 d'un dossier ICPE complété conformément à sa demande.

La Direction régionale des affaires culturelles (unité départementale de l'architecture et du patrimoine) indique que le projet n'appelle pas d'observation de sa part car il n'est pas situé aux abords ou dans le champ de visibilité d'un monument historique, ni dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable ou d'un site classé ou inscrit.

La Direction régionale des affaires culturelles, service régional de l'archéologie, notifie l'arrêté du préfet de région du 14 février 2018 prescrivant la réalisation d'un diagnostic archéologique sur le terrain, considérant que les travaux envisagés sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique, car ils sont situés dans un secteur

¹⁰ Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité

avec forte potentialité archéologique (à proximité immédiate d'occupations antiques). Le diagnostic sera réalisé par l'I.N.R.A.P.

Le service départemental d'incendie et de secours émet un avis favorable à la demande de PC sous réserve du respect des dispositions présentées dans le dossier et des prescriptions complémentaires qu'il définit.

Des questions ont été posées au pétitionnaire par le commissaire enquêteur dans le PV de synthèse au sujet de certains points évoqués par les services consultés. Ces questions, les réponses du pétitionnaire et l'avis du commissaire enquêteur figurent au chapitre 3.2.4 ci-dessous.

3.2.4 Questions au pétitionnaire suite à l'analyse du dossier et réponses

Le présent chapitre reprend les questions issues de l'analyse du dossier que le commissaire enquêteur a posées au pétitionnaire dans le PV de synthèse. Après chaque question figurent la réponse du pétitionnaire et l'avis du commissaire enquêteur.

La plupart de ces questions ont été évoquées dans l'analyse de l'étude d'impact et sont également abordées au titre de la contribution publique.

3.2.4.1 L'incidence du projet sur le trafic routier

Compte du caractère très sommaire des informations figurant dans l'étude d'impact et du nombre très important d'observations reçues à propos de ce thème, il a été demandé une analyse plus précise des trafics, notamment sur la RD 40^{E1} et le rond-point des vaches (trafics et conditions de fonctionnement actuels – avec BHNS) et une analyse de l'impact des trafics supplémentaires liés au projet.

Plus précisément, 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 (reprend pour l'essentiel celle fournie au thème 1, § 3.1.1)

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).

Avis du commissaire enquêteur

La réponse reprend celle du thème 1 de la contribution publique et ajoute que les conditions de sécurité des accès sur la rue de la Fontaine ont été étudiées. Cela ne ressort pas du plan PC2a qui représente cet accès à la plus grande échelle et sur lequel on distingue difficilement le tracé de la rue de la Fontaine et où l'îlot séparateur de son branchement sur le giratoire n'est pas représenté.

Cet aspect du projet nécessite une clarification.

3.2.4.2 L'étude acoustique

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, 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.

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.

Avis du commissaire enquêteur

Cette réponse reprend celle faite à propos du thème 2 et ajoute la simulation 3D de la position des points de mesure et le plan montrant la position des merlons, et précise que les hypothèses de trafic de nuit ont été choisies volontairement majorantes et qu'en conséquence il n'y a pas de risque que le maximum réglementaire de 4dBA soit dépassé.

Dans la mesure où les trafics de nuit seront ceux indiqués dans le mémoire en réponse (pas de PL entre 19h et 5h), les hypothèses prises dans le calcul sont effectivement majorantes.

La confusion entre les points ZER4 et ZER2 subsiste (c'est en ZER2, habitations de Beaumont, qu'est calculée l'émergence de 4dBA) ainsi que les questions concernant la configuration des merlons prise en compte et l'ancienneté des mesures définissant l'état initial (octobre 2012).

3.2.4.3 Rétablissement du chemin équestre et du chemin piétons cycles

Le chemin équestre est apparemment rétabli long de la RD 40^{E1} 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^E1.

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

Avis du commissaire enquêteur

Cette question est à rapprocher du thème 15 de la contribution publique.

Il est pris acte de la réponse. On peut regretter que le bureau d'études du pétitionnaire n'ait pas constaté à l'occasion d'une visite sur le terrain que les tracés figurant sur les plans ne correspondaient plus à la réalité.

Il reste également la question de la longueur sur laquelle le maintien du chemin piétons / cycles est pris en charge par le projet.

3.2.4.4 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, vers 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 m² (pièce PC 4 et page 7 de la pièce 3 du DDAE) tantôt 193 056 m² sur la même page du DDAE, 1^{ère} 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

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte de ce que cet élément du projet a été prévu en concertation avec la mairie pour protéger les riverains de la rue de la Fontaine des nuisances sonores des véhicules. Le merlon contribuera effectivement à masquer une partie des bruits et donc à atténuer l'impact. Une surface d'environ 2 ha sera ainsi conservée en zone naturelle, mais soustraite à l'agriculture. Les commentaires faits à propos de la réponse au thème 8 subsistent.

3.2.4.5 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

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte de cette réponse

3.2.4.6 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 m³ pour le bassin nord et 1 734 m³ 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 m³ et 1 500 m³ 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 10⁻⁵ m/s et de justifier qu'en cas d'évènements exceptionnels les eaux pluviales déborderont 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 m³ et 1 734 m³ 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 10⁻⁵ 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

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte de cette réponse.

On remarque toutefois que la géométrie des bassins représentée sur le plan PC2a (la largeur représentée sur le plan annexe 3a ne correspond pas à celle du plan PC2a et semble inexacte) va limiter la possibilité d'augmenter la profondeur, surtout pour le bassin nord. Il n'est pas sûr que l'augmentation de volume nécessaire soit possible pour ce bassin en raison de la faible largeur du fond. L'adaptation à une perméabilité de 10^{-4} m/s sera encore plus difficile.

3.2.4.7 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.

Avis du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur ne dispose pas de l'expertise suffisante pour vérifier s'il n'y a pas un risque qu'une partie des eaux d'incendie se retrouve dans le réseau des eaux pluviales de toiture, soit par les collecteurs sectionnés de la cellule en feu, soit par le réseau qui passe au pied de la cellule, éventuellement rendu non étanche par l'incendie. Il appartiendra au service instructeur de l'autorisation ICPE de se prononcer sur ce point.

Pour ce qui est de la répartition des eaux entre les capacités de rétention nord et sud (cours camions et conduite de diamètre 1 200 mm), les deux conduites n'étant apparemment pas reliées, on ne voit pas comment la mise en charge de l'une pourrait faire en sorte que l'eau aille dans l'autre conduite.

Il apparaît également que les informations données sur la capacité de rétention nécessaire ne sont pas cohérentes entre les deux dossiers. Dans l'étude d'impact ICPE, page 44, il est indiqué un volume à retenir de 1 760 m³ et dans l'étude d'impact PC un volume nécessaire de 1 580 m³. Dans le deuxième document figure

un schéma représentant la section mouillée dans les cours camions. La hauteur d'eau maximale au-dessus du collecteur est de 27 cm au lieu de 20 cm indiqué.

Cette réponse n'est donc pas satisfaisante et il conviendra que le service instructeur ICPE vérifie les informations données.

3.2.4.8 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.

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte de cette réponse. Il est dommage que le bureau qui a réalisé l'étude de dangers ne dispose pas d'un modèle capable de fournir les concentrations maximales atteintes et la distance à laquelle elles se produisent.

Il appartiendra au service instructeur ICPE de confirmer que ces informations ne sont pas réglementairement nécessaires.

On trouvera en annexe 19 du rapport d'enquête un exemple de résultats figurant dans un autre dossier ICPE.

3.2.4.9 Calcul de l'impact du trafic supplémentaire sur la santé

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.

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte de cette réponse.

Comme indiqué à propos du thème 4, l'évaluation de cet impact ne semble pas satisfaisante. D'abord parce qu'elle calcule le niveau de pollution futur en considérant que le niveau actuel est le niveau moyen estimé pour la France en milieu rural. Ensuite parce que la méthode de calcul du supplément de pollution semble biaisée par le fait qu'elle considère les émissions dues au trafic routier à l'intérieur d'un rayon de 2 kilomètres autour du site. Si l'on considérait un rayon plus faible, par exemple 500 mètres, l'augmentation en pourcentage provoquée par le projet serait plus importante puisque les émissions dues aux mouvements à l'intérieur du site (qui ne dépendent pas du rayon considéré et donc de la longueur du réseau situé dans ce rayon) représenteraient une part plus importante des émissions supplémentaires totales et des émissions en situation future. Or c'est ce pourcentage qui est ajouté à la pollution actuelle en milieu rural.

Il conviendrait donc qu'une expertise soit effectuée sur ce thème avec d'une part la prise en compte de valeurs plus représentatives du niveau actuel de pollution et d'autre part un avis d'expert sur la méthode de calcul employée.

3.2.4.10 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 »

Avis du commissaire enquêteur

Il est pris acte de cette réponse. Si le symbole de cette canalisation avait figuré dans le cadre légende où figurent toutes les autres, la question n'aurait pas été posée.

3.3 Conclusions issues du mémoire en réponse du pétitionnaire

Le contenu du mémoire du pétitionnaire a été examiné et commenté au chapitre 3.1 pour les réponses aux observations et propositions du public et au chapitre 3.2.4 pour les réponses aux questions posées par le commissaire enquêteur. Le contenu du mémoire en réponse figure également aux chapitres 6 et 7 du rapport d'enquête.

3.4 Synthèse de l'argumentaire

J'ai procédé à une analyse approfondie du dossier (plans et documents écrits, notamment l'étude d'impact) en procédant à diverses vérifications sur les plans et les calculs ; j'ai effectué des comparaisons entre les pièces du dossier PC et celles du dossier ICPE (notamment les études d'impact) et j'ai également consulté le dossier PC dont dispose le service instructeur de la commune (dont la date est différente de celle du dossier mis à l'enquête et qui présente quelques différences avec ce dernier).

J'ai effectué une dizaine de visites sur le site en empruntant plusieurs fois le rond-point des vaches et systématiquement celui de la rue de la Fontaine et en parcourant les rues et chemins longeant le projet et les rues de Beaumont. L'analyse du dossier m'a conduit à demander des précisions au pétitionnaire sur un certain nombre de points parallèlement à l'envoi de la synthèse (et du détail) de la contribution du public. Après avoir analysé et commenté les réponses du pétitionnaire, je retiens les principaux points suivants.

Le projet est conforme à la vocation de la zone 1AUe du PLU dans laquelle il s'inscrit (zone à urbaniser à court ou moyen terme, à vocation économique) et aucune disposition du règlement ne permet de l'interdire sous réserve du respect de l'ensemble de ses règles et des dispositions d'ordre plus général, notamment les articles d'ordre public du règlement national d'urbanisme.

En conséquence, les observations relatives à la consommation de terres agricoles, à l'artificialisation des sols, à la présence d'un trop grand nombre d'entrepôts et de bâtiments industriels ou commerciaux dans le secteur, aux questions d'emploi (auxquelles le pétitionnaire apporte des réponses que je ne suis pas en capacité de critiquer), à l'incompatibilité avec le caractère villageois du secteur de Beaumont, à la perte de valeur foncière des propriétés voisines, à une éventuelle contradiction avec les principes du développement durable, ne sauraient valablement être opposées au projet sur un plan juridique. C'est au stade de l'approbation du plan local d'urbanisme que de telles observations auraient pu être prises en compte.

Néanmoins, il me semble que le projet n'est pas rigoureusement conforme à la disposition de l'OAP (orientation d'aménagement et de programmation) n°24 applicable à la zone 1AUe, qui stipule « *un merlon paysager devra être aménagé en façade de la RD40E. Ce dernier... devra masquer les constructions implantées sur la zone* ». En effet, le merlon n'est pas continu au droit du bassin d'infiltration des eaux de chaussée de la RD et n'est pas non plus continu jusqu'au rond-point de la rue de la Fontaine. Il n'est pas sûr que le rideau d'arbres prévu au droit du bassin compense juridiquement l'absence de merlon, sachant que l'effet de masque visuel et surtout acoustique n'est pas équivalent. Par ailleurs les cotes respectives de la crête des merlons et du toit du bâtiment font que celui-ci n'est pas masqué dans certains profils pour un observateur placé sur la RD. Ces non conformités, si elles sont avérées, me semblent toutefois pouvoir être corrigées par modification de la géométrie des merlons, voire par la mise en place d'un écran d'une autre nature en certains endroits.

Les observations relatives aux autres impacts du projet sont à examiner en relation avec [l'étude d'impact](#).

Il apparaît que formellement celle-ci traite tous les thèmes énumérés par l'article R122-5 II du code de l'environnement. En revanche la plupart des observations formulées par le public concernent ces impacts et il a été relevé des erreurs, lacunes et insuffisances dans l'étude.

L'erreur manifeste concernant l'état du terrain, que l'étude qualifie de terrain agricole en friche alors qu'il a toujours été cultivé, a été reconnue par le pétitionnaire mais elle interroge sur la façon dont l'étude a été conduite et le nombre de visites terrains qui ont pu être faites. Le tracé proposé pour le rétablissement du chemin équestre va dans le même sens. L'erreur sur la friche a été corrigée dans le diagnostic faune flore figurant au dossier.

Concernant l'impact sur la circulation routière, le dossier, complété par la réponse du pétitionnaire, donne des indications assez précises sur les trafics que le projet engendrera. En revanche la seule indication donnée sur l'état initial est le trafic moyen journalier pour l'année 2016 sur un point de la RD 40^{E1} situé plus à l'ouest et le trafic sur l'autoroute A1, qui n'est utile que pour les calculs de pollution atmosphérique. Aucune indication chiffrée n'est fournie sur le fonctionnement actuel du rond-point des vaches, qui semble être un point critique pour le public (80% des observations évoquent les problèmes de trafic). Quant à l'impact du trafic supplémentaire, le pétitionnaire indique simplement que les horaires de passage des camions ne correspondront pas aux pics de circulation et qu'en conséquence « nous pouvons objectivement affirmer que l'augmentation de trafic n'engendrera pas d'aggravation des conditions de circulation ». En l'absence d'indication chiffrée sur les trafics actuels et sur les longueurs de files d'attente au rond-point aux heures de pointe, il n'est pas possible de porter un jugement sur cette affirmation.

Concernant les nuisances sonores, j'ai relevé que l'état initial a été effectué en octobre 2012 et je considère que des incertitudes subsistent sur la configuration des merlons qui ont été pris en compte dans le calcul de l'émergence et donc une incertitude sur le résultat du calcul au point ZER2 où l'émergence de nuit est évaluée à 4dBA, soit le maximum autorisé par la réglementation.

Concernant l'impact sur la qualité de l'air et la santé, j'ai relevé que le calcul du niveau de pollution intégrant les émissions dues au projet est fait à partir d'une situation initiale correspondant à la valeur moyenne France entière en milieu rural pour 2007 – 2009 et que la méthode de calcul peut présenter un certain biais du fait qu'elle considère les émissions routières des routes principales dans un rayon de 2km, ce qui minimise probablement la part due au projet dans la pollution totale à l'intérieur de ce rayon.

J'ai noté également que dans l'étude d'impact, le volet « solutions de substitution » n'a envisagé aucun autre site, alors que de nombreuses observations considèrent que des sites comme Delta 3 ou la zone 2AUe à l'est d'A1 sur Hénin-Beaumont auraient été préférables.

Dans l'étude de dangers, le calcul de capacité de rétenion des eaux d'incendie nécessaire devra être validé par le service instructeur sur le fait de savoir si on peut admettre que les eaux de pluie tombant sur les toits de toutes les cellules non concernées par l'incendie peuvent être acheminées vers les bassins d'infiltration sans être polluées, comme l'affirme le pétitionnaire. Il appartiendra au service instructeur de valider aussi le fait qu'avec deux parties apparemment indépendantes de cette capacité de rétention, l'eau recueillie sur l'une peut s'écouler vers l'autre par « mise en charge du réseau ».

Le service instructeur devra valider également le fait que le modèle de dispersion des fumées en cas d'incendie ne donne pas les concentrations de polluants et notamment la

valeur maximale atteinte et la distance à laquelle elle se produit, éléments qui figurent dans certains dossiers pour le même type d'établissement

Concernant la consistance du projet lui-même, plusieurs éléments doivent être adaptés.

Les volumes des bassins d'infiltration, qui font l'objet d'indications contradictoires sur différents documents, nécessitent d'être portés à un minimum de 1 423 m³ (bassin nord) et 1 734 m³ (bassin sud) respectivement. Sur les plans qui portent les bonnes indications de volume, la géométrie des bassins n'a pas été modifiée et un calcul rapide montre que l'augmentation de volume par approfondissement (réponse du pétitionnaire) ne sera peut-être pas possible géométriquement sans en changer l'emprise (à cause de la faible largeur du fond). La prise en compte de la recommandation de l'hydrogéologue rendra le problème encore plus délicat.

Les rétablissements du chemin équestre et du chemin piétons cycles devront être adaptés pour prendre en compte le fait que les tracés figurant sur les fonds de plans ont été modifiés lors de la construction de la RD, le chemin piétons cycles étant à prolonger jusqu'au rond-point de la rue de la Fontaine.

Les autres observations et questions ont reçu de la part du pétitionnaire des réponses qui n'appellent pas de remarques susceptibles de motiver un avis défavorable; certaines d'entre elles correspondent toutefois à des engagements dont il conviendra de tenir compte.

En définitive, vu que les points relatifs à l'adaptation de la consistance du projet pourront faire l'objet de réserves, il convient de déterminer la conséquence à tirer des insuffisances de l'étude d'impact. Au vu de quelques arrêts de jurisprudence portant sur cette question, il faut apprécier si ces insuffisances revêtent un caractère substantiel, si elles ont été de nature à nuire à l'information complète de la population. Dans l'affirmative, l'enquête serait entachée d'irrégularité et la production de compléments après la clôture de l'enquête serait sans effet sur cette irrégularité.

Les insuffisances évoquées précédemment concernent principalement l'impact sur le trafic, les nuisances sonores et l'impact sur la qualité de l'air et la santé.

Pour les nuisances sonores, il s'agit à la fois d'une incertitude sur la géométrie des merlons pris en compte et sur les conséquences que les résultats d'une nouvelle campagne de mesures pourraient avoir sur le résultat en un point particulier (ZER2).

Pour la qualité de l'air et la santé, il s'agit d'une interrogation méthodologique concernant la prise en compte comme valeurs initiales de moyennes en milieu rural et la prise en compte d'un rayon de 2km pour les calculs.

Pour l'impact sur la circulation, les indications complémentaires fournies dans le mémoire en réponse permettent de conclure qu'à l'heure de pointe le nombre de PL supplémentaires sera en moyenne de 6 et le nombre de VL de l'ordre de 25 (si les 50 se répartissent à parts égales dans les deux sens de la RD). Ces indications sur les flux supplémentaires sont relativement précises et tempèrent l'insuffisance liée à l'absence des flux actuels à l'heure de pointe.

En définitive, les insuffisances discutées n'ont pu être détectées qu'à l'issue d'une analyse technique fine des documents et ne me semblent pas présenter un caractère substantiel.

Le projet respecte donc globalement les intérêts fixés aux articles L511-1 et L211-1 du code de l'environnement.

4 Conclusion générale

Après étude approfondie du dossier d'enquête, analyse de la contribution publique et des éléments fournis par le pétitionnaire en réponse aux observations et propositions du public, et aux questions posées par le commissaire enquêteur dans le PV de synthèse, en l'absence, à ce jour, de délibération des conseils municipaux des communes concernées autre que l'avis favorable de la commune de Noyelles-Godault, je conclus que la demande de permis de construire un entrepôt logistique de stockage de produits combustibles sur le territoire de la commune d'Hénin-Beaumont déposée par la Société GENERALI VIE peut recevoir un avis favorable.

En effet, je retiens que les insuffisances de l'étude d'impact ne me semblent pas substantielles et n'ont pas nui à la bonne information du public, que le projet respecte globalement les dispositions du plan local d'urbanisme et celles de l'OAP qui s'applique sur la zone 1AUe (sous réserve d'adapter les merlons le long de la RD 40^{E1}), que ses impacts sur l'environnement et la population ne devraient pas être d'une ampleur telle qu'ils puissent justifier un refus de l'autorisation sollicitée, compte tenu de la situation du projet dans une zone que le PLU a classée 1AUe, c'est-à-dire « une zone naturelle destinée à une urbanisation à court ou moyen terme... Sa vocation est économique ».

Il conviendra toutefois que le projet soit adapté conformément aux réserves visées ci-dessous, que les engagements pris par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse soient mis en œuvre et que les réponses techniques apportées au sujet de la rétention des eaux d'incendie et du calcul de la pollution liée à la dispersion des fumées d'incendie soient validées par le service instructeur des ICPE.

Cet avis favorable sera assorti de réserves concernant :

- L'adaptation de la géométrie des merlons de façon à respecter les dispositions de l'OAP n°24 du PLU, à savoir masquer les constructions implantées sur la zone ; pour cela réaliser la continuité du merlon au droit du bassin d'infiltration de la RD et si nécessaire jusqu'au rond-point, adapter la hauteur pour que le masque soit effectif au moins pour les usagers de la RD,
- La production de plans détaillés du raccordement à la rue de la Fontaine avec les éléments de l'étude de sécurité que le pétitionnaire indique avoir effectuée (réponse à la question n°1 du commissaire enquêteur),
- La modification des bassins d'infiltration de façon à porter leur capacité à un minimum de 1 423 m³ pour le bassin nord et 1 734 m³ pour le bassin sud et en augmentant leur surface si un approfondissement suffisant n'est pas possible,
- La modification du rétablissement du chemin équestre et du chemin piétons cycles, ce dernier étant prolongé jusqu'au rond-point de la rue de la Fontaine,
- La validation par le service instructeur de l'hypothèse de prise en compte dans le calcul du volume d'eau d'extinction d'incendie à stocker, de l'eau de pluie correspondant à la seule cellule touchée par l'incendie,

- La validation par le service instructeur de l'affirmation selon laquelle les capacités de rétention créées au nord et au sud sont mobilisables en même temps (ou ajout d'une conduite reliant les deux réseaux indépendants prévus),
- La validation par le service instructeur de l'absence de valeur chiffrée pour la concentration des polluants dispersés par les fumées d'incendie,
- La mise en œuvre des engagements pris par le pétitionnaire dans le mémoire en réponse : diagnostic archéologique, pose de nichoirs, maîtrise de l'impact lumineux de nuit,

Et de recommandations concernant :

- La réalisation d'une nouvelle étude concernant l'impact sur la pollution de l'air (mesures locales ou prise en compte de concentrations de polluants dans le secteur et calcul sur un rayon plus faible),
- Réalisation d'une nouvelle étude d'impact acoustique avec nouvel état initial et prise en compte de la configuration définitive des merlons.

NB – Pour mémoire, l'avis du commissaire enquêteur est réputé défavorable si une des réserves n'est pas levée.

5 Avis du commissaire enquêteur

Après étude approfondie du dossier présenté à l'enquête, prise en compte des observations et propositions du public, échanges de courriels avec le pétitionnaire, examen des réponses qu'il a apportées aux contributions du public et aux demandes de précisions du commissaire enquêteur, prise en compte de l'avis de la commune de Noyelles-Godault, en l'absence, à ce jour, de délibérations des six autres communes concernées par le rayon d'enquête,

Le commissaire enquêteur,

Vu :

- Les articles L 123-1 à L 123-18 et R 123-1 à R 123-27 du code de l'environnement concernant les enquêtes publiques relatives aux plans, programmes et projets ayant une incidence sur l'environnement,
- Les articles du titre 1^{er} 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 dispositions du plan local d'urbanisme de la ville d'Hénin-Beaumont approuvé le 16 décembre 2016, et notamment le règlement de la zone 1AUe et l'OAP (orientation d'aménagement et de programmation) n°24,
- Le dossier présenté par la société GENERALI VIE concernant la demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt logistique de stockage de produits combustibles sur le territoire de la commune d'Hénin-Beaumont (Pas-de-Calais),
- La demande de permis de construire présentée au nom de la société GENERALI VIE le 6 décembre 2017 pour la réalisation d'un ensemble immobilier logistique sur la commune d'Hénin-Beaumont (Pas-de-Calais),

- La décision n° E19000045 / 59 du 28 mars 2019 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lille désignant le commissaire enquêteur ;
- L'arrêté préfectoral du 2 mai 2019 de Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais prescrivant l'ouverture de l'enquête publique et fixant les modalités de son déroulement,
- Le dossier soumis à l'enquête,
- Le déroulement de l'enquête sur la période du 3 juin au 5 juillet 2019,
- Les contributions reçues au cours de l'enquête,
- L'avis favorable émis par le conseil municipal de la commune de Noyelles-Godault,
- L'absence d'avis émis à ce jour par les conseils municipaux des communes d'Hénin-Beaumont, Drocourt, Esquerchin, Izel-lès-Equerchin, Quiéry-la-Motte et Rouvroy.,
- Les réponses et informations complémentaires fournies par le pétitionnaire en réponse aux observations du public et aux questions du commissaire enquêteur,

Attendu que :

- Le dossier soumis à la consultation publique comprenait l'ensemble des éléments requis par la réglementation en vigueur,
- L'enquête publique s'est déroulée sans difficultés, conformément à l'arrêté du préfet du Pas-de-Calais la prescrivant, à l'exception toutefois de l'affichage tardif de l'avis d'enquête sur le site,
- Le public a été informé de la tenue de l'enquête et a pu prendre connaissance du dossier et formuler ses observations dans des conditions satisfaisantes,

Considérant que :

- L'écart par rapport à la réglementation mentionné ci-dessus paraît mineur et n'a pas été de nature à réduire significativement l'information du public sur la tenue de l'enquête et ses modalités, et sur la consistance de la procédure globale, d'autant que des actions complémentaires d'information du public ont été conduites sur initiatives locales,
- L'étude d'impact ne semble pas présenter d'insuffisances substantielles ayant pu nuire à l'information du public,
- Les précisions apportées par le pétitionnaire dans son mémoire semblent de nature à répondre de façon globalement satisfaisante aux observations formulées par le public et commissaire enquêteur mais nécessitent sur certains points une validation par les experts du service instructeur des dossiers d'installations classées,

Estime, à la suite des conclusions développées aux paragraphes 3.4 et 4 du présent document, que la construction du projet d'entrepôt logistique de stockage de produits combustibles, précisé par les informations complémentaires fournies par le pétitionnaire et complété par les éléments faisant l'objet des réserves ci-dessous, peut être autorisée ;

En conséquence, émet un

AVIS FAVORABLE

**A l'autorisation de construire un entrepôt logistique
de stockage de produits combustibles
demandée par la société GENERALI VIE
sur le territoire de la commune d'HENIN-BEAUMONT,
conformément au dossier soumis à la consultation publique.**

Cet avis est assorti des réserves et des recommandations suivantes.

Réserves :

- La géométrie des merlons sera adaptée de façon à respecter les dispositions de l'OAP n°24 du PLU, à savoir masquer les constructions implantées sur la zone ; pour cela le merlon sera continu au droit du bassin d'infiltration de la RD et si nécessaire jusqu'au rond-point, sa hauteur sera adaptée pour que le masque soit effectif au moins pour les usagers de la RD,
- Des plans détaillés du raccordement à la rue de la Fontaine seront produits avec à l'appui les éléments de l'étude de sécurité que le pétitionnaire indique avoir effectuée,
- Les bassins d'infiltration seront modifiés de façon à porter leur capacité à un minimum de 1 423 m³ pour le bassin nord et 1 734 m³ pour le bassin sud, en augmentant leur surface si un approfondissement suffisant n'est pas possible,
- Les rétablissements du chemin équestre et du chemin piétons cycles seront modifiés, le chemin piéton cycles étant prolongé jusqu'au rond-point de la rue de la Fontaine,
- Pour le calcul de la capacité à prévoir pour la rétention de l'eau d'extinction d'incendie, l'hypothèse de ne prendre en compte que l'eau de pluie de toiture correspondant à la seule cellule touchée par l'incendie devra être validée par le service instructeur du dossier ICPE,
- L'affirmation selon laquelle les capacités de rétention créées au nord et au sud du bâtiment sont mobilisables en même temps devra être validée par le service instructeur du dossier ICPE; à défaut une conduite reliant les deux réseaux indépendants sera ajoutée,
- La possibilité de ne pas fournir la valeur de la concentration au sol des polluants dispersés par les fumées devra être validée par le service instructeur du dossier ICPE,

Recommandations :

- Réaliser une nouvelle étude de l'impact acoustique avec un nouvel état initial et la prise en compte de la configuration définitive des merlons,

- Réaliser une nouvelle étude de l'impact sur la pollution de l'air (mesures effectuées à proximité des habitations de Beaumont ou prise en compte des résultats de mesures récentes faites dans le secteur et calcul sur un rayon plus faible).

Fait à Arras, le 22 juillet 2019

Le commissaire enquêteur,

André Bernard