



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de création
d'un entrepôt logistique
dans le parc d'activités des Escardalles
à Saint-Augustin (62)**

n°MRAe 2020-4305

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 31 mars 2020 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le dossier de création d'un entrepôt logistique dans le parc d'activités des Escardalles à Saint-Augustin, dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Denise Lecocq, Valérie Morel, M. Philippe Gratadour. Était également présent M. Pierre Noualhaguet.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis le 3 février 2020 pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.

L'ordonnance n°2020-336 du 25 mars 2020, relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période, suspend le délai d'instruction de ce dossier depuis le 12 mars 2020 jusqu'à un mois après la fin de la période d'urgence sanitaire.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par mail le 6 février 2020 :

- le préfet du département du Pas-de-Calais ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

Le projet porté par la société Lidl consiste à construire une plateforme logistique sur la commune de Saint-Augustin, dans le département du Pas-de-Calais, dans la zone d'activité des Escardalles.

Il s'implantera sur un terrain d'une superficie de 18,3 hectares constitué d'espaces agricoles en bordure de l'autoroute A 26. La hauteur de faîtage du bâtiment sera de 20,7 mètres.

Le projet générera l'imperméabilisation d'environ 11,9 hectares, génératrice d'une perte de stockage de carbone aujourd'hui assuré par la végétation, et un trafic de poids lourds et véhicules légers importants, avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre non estimées.

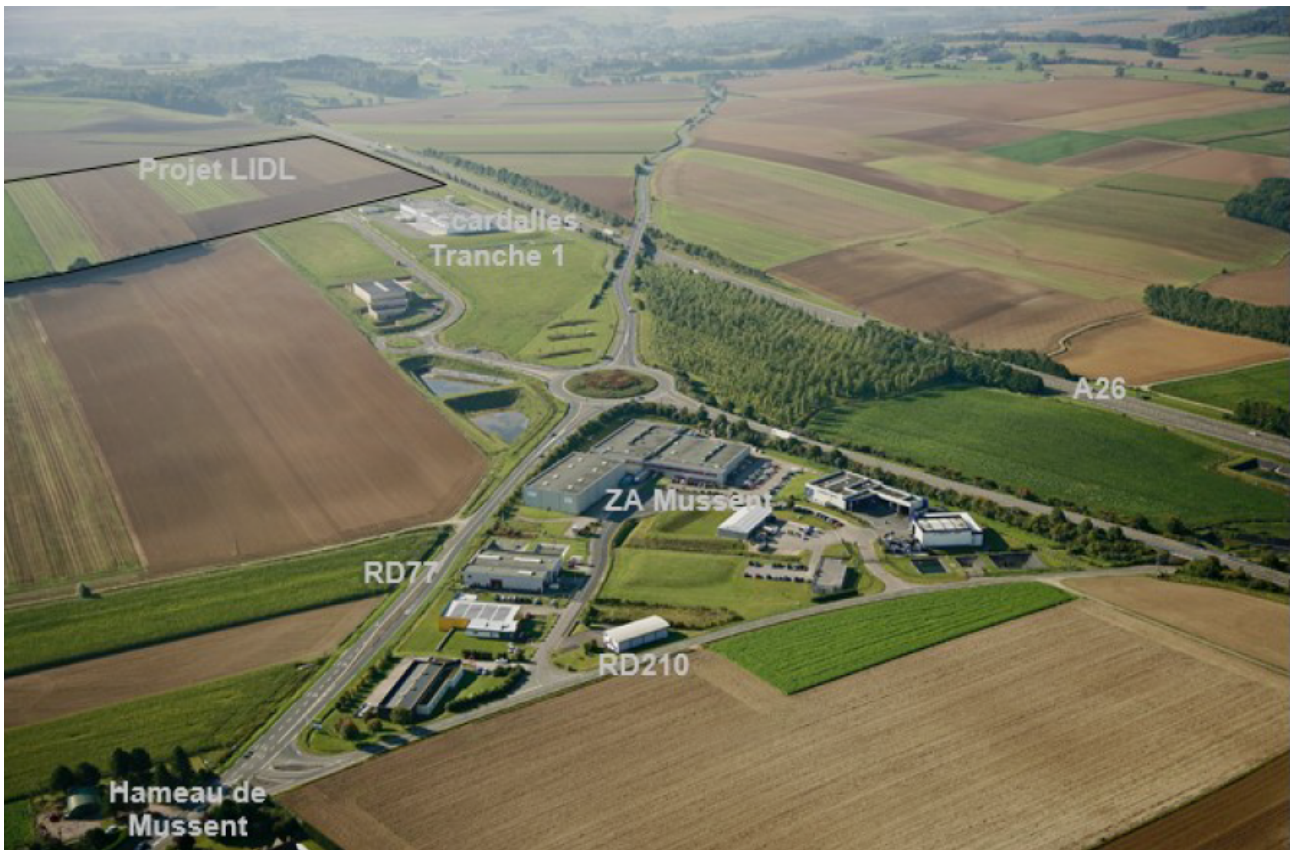
Le projet doit être complété de mesures permettant de réduire ces émissions, y compris en intégrant une réflexion sur des modes de transport alternatifs à la route. À défaut des mesures compensatoires, notamment de stockage de carbone, doivent être recherchées.

Les travaux vont conduire à la destruction d'habitats et de zones potentielles de nourrissage pour l'avifaune. Il est donc nécessaire d'étudier les incidences du projet sur le réseau Natura 2000 dans un rayon de 20 km. L'autorité environnementale recommande par ailleurs d'éviter les travaux pendant la période de nidification.

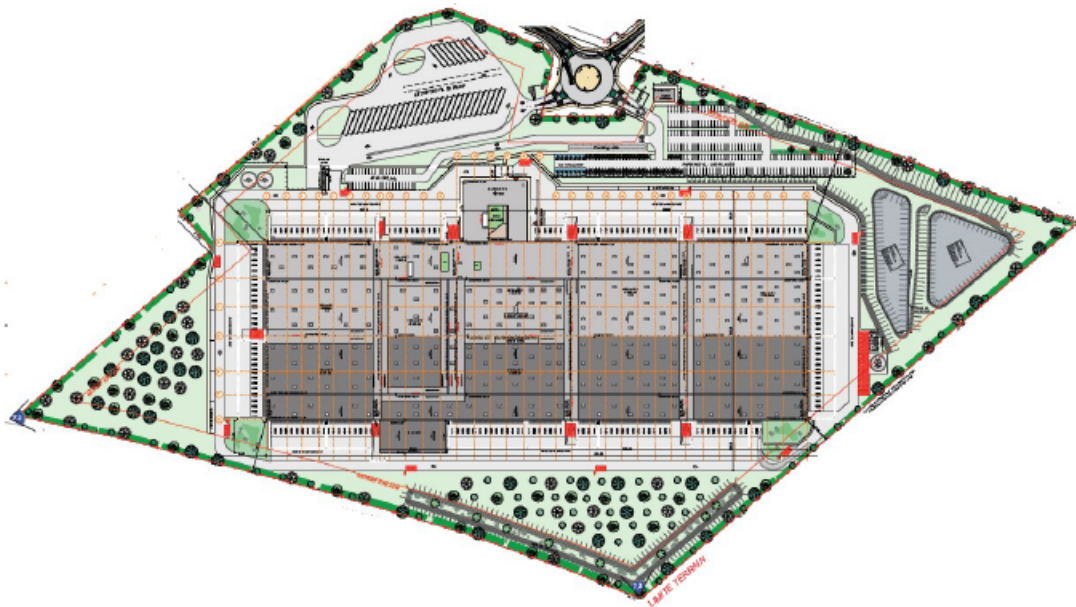
L'étude du risque d'incendie nécessite d'être complétée en intégrant les risques cumulés en lien avec les bâtiments au nord du site. Les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées d'un éventuel incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, devraient être également étudiés.

Par ailleurs, l'aménagement paysager ne permet pas d'atténuer le caractère imposant du bâtiment, les surfaces végétalisées sont assez modestes et ne permettent pas de créer un masque végétal. Des photomontages permettraient de compléter l'étude d'impact.

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



Site d'implantation du projet (source : étude de danger page 19)



Plan des installations (source : étude d'impact page 12)

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, au paysage, aux milieux naturels et aux sites Natura 2000, aux risques technologiques, aux nuisances, à l'énergie, au climat et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique fait l'objet d'un fascicule séparé (fascicule n°7). Il présente le projet, l'état initial de l'environnement, une analyse des impacts et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts.

Le document ne comporte pas de carte croisant les enjeux environnementaux de la zone d'étude et le projet lui-même ni d'élément permettant de visualiser le bâtiment dans le paysage environnant.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux par rapport au projet et d'une présentation du bâtiment dans le paysage environnant.

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

Le projet est situé en zone d'urbanisation future à destination économique 1AUE du plan local d'urbanisme de Saint-Augustin qui permet l'activité logistique.

L'analyse de l'articulation du projet avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Lys et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie est présentée pages 92 et 93 de l'étude d'impact. Elle n'appelle pas de remarque.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est présentée page 134 de l'étude d'impact. Deux projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale sont identifiés, l'extension de la zone d'activités des Escardalles dans laquelle s'implante le projet et l'extension de la plateforme de tri, de transit et de regroupement de déchets industriels dangereux de la société Chimirec-Norec, située dans la zone d'activités de Mussent, commune voisine.

Les effets cumulés avec la plateforme de déchets industriels de la société Chimirec-Norec ne sont pas étudiés au motif que l'avis de l'autorité environnementale a été émis le 3 mars 2011, sans plus de justification. Par ailleurs, l'étude d'impact ne justifie pas pour la raison pour laquelle les cumuls d'impacts avec les entreprises voisines (par exemple l'entrepôt frigorifique de l'entreprise Khuene Nagel situé à proximité immédiate) n'ont pas été étudiés.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés du projet avec les entreprises voisines, notamment les entreprises Chimirec-Norec et Kuehne-Nagel, afin de les prendre en compte dans la définition du projet et d'aboutir à un impact négligeable sur l'environnement et la santé.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Les raisons du choix du projet et les solutions de substitutions envisagées sont présentées pages 79, 81 et 140 de l'étude d'impact.

La zone d'activités des Escardalles a été retenue car :

- elle bénéficie d'une position géographique favorable à proximité des grandes agglomérations régionales et d'une bonne accessibilité à l'autoroute A26 et à la route départementale 77, permettant l'accès au site sans traverser des secteurs denses d'habitation ;
- elle permet d'accueillir des projets de 2 à 3 hectares d'un seul tenant ;
- la distance moyenne du projet à l'ensemble des magasins desservis sera inférieure à 50 km ;

L'étude d'impact indique que le projet de plateforme logistique a été conçu en tenant compte notamment des résultats des inventaires faune-flore (page 141). Cependant, les éventuelles modifications du projet à la suite de ces inventaires ne sont pas précisées.

Un autre site géographique avait été envisagé sur la commune de Lillers (extension d'un entrepôt existant). Ce premier projet n'a pas été retenu, au regard des inventaires faune-flore réalisés sur ce site et de la présence de zones humides. L'étude d'impact ne présente pas de comparaison entre le scénario retenu et le scénario à Lillers.

Par ailleurs, aucune alternative permettant de réduire l'emprise foncière du projet, ou de recherche d'une alternative au mode de transport routier afin de réduire l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre n'a été étudiée.

L'autorité environnementale recommande :

- *de détailler la comparaison entre le projet retenu et l'extension de l'entrepôt existant sur la commune de Lillers ;*
- *de compléter l'étude d'impact en analysant des solutions alternatives au projet retenu en termes de surface occupée et imperméabilisée, de recours au mode de transport routier afin de minimiser les impacts sur l'environnement ;*
- *de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre la limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement et les objectifs du projet.*

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet s'implantera sur un terrain de 18,3 hectares constitué d'espaces agricoles. Les surfaces imperméabilisées (bâtiments, voiries et stationnements) représentent 11,9 hectares et les surfaces non imperméabilisées, environ 6,4 hectares.

L'artificialisation des sols envisagée, qui représente environ 65 % du site, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec, notamment, un

appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone et d'une manière générale une disparition des services écosystémiques¹.

Ces impacts ne sont pas étudiés et, à fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation et le stationnement leur possible végétalisation ou la mutualisation des parkings avec les entreprises voisines, ne sont pas envisagées.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *d'étudier les impacts résiduels de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *de proposer les mesures de réduction et de compensation des impacts, par exemple des mesures de réduction ou compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation, telles que la création de boisements ou de la végétalisation.*

II.4.2 Paysage

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet s'inscrit dans le vaste ensemble paysager du Haut Pays d'Aire qui correspond aux retombées du plateau d'Artois sur la plaine de la Lys.

L'entrepôt n'est pas dans un site classé ou inscrit, ni dans le périmètre de protection d'un monument historique protégé. L'abbaye de St-Jean-du-Mont, monument historique inscrit, est située à 1,5 km du projet.

Le bâtiment, d'une hauteur au faîtage de 20,7 mètres, s'implantera dans un espace agricole en continuité de zones bâties qui s'étirent le long de l'autoroute A26.

➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte du paysage

L'étude d'impact ne recense pas les monuments historiques alentour sur lesquels le projet pourrait avoir des incidences. Elle se contente d'indiquer que l'entrepôt n'est pas dans un périmètre de protection de monument historique (page 63). Les potentielles incidences sur l'abbaye de St-Jean-du-Mont, située à 1,5 km sur un point haut, ne sont pas étudiées.

S'agissant du paysage, l'étude d'impact (pages 62) renvoie à l'analyse du paysage conduite pour l'extension de la zone d'activité des Escardalles. Elle indique que l'emprise du projet sera visible à courte ou moyenne distance depuis le nord, notamment à partir de la route départementale 77 en venant de Saint-Omer, et de part et d'autres du hameau de Mussent. Le projet sera également perçu en sortant de l'autoroute A26 (bretelle de sortie vers la route départementale 77). Aucun photomontage n'illustre cette analyse et ne permet d'apprécier les impacts potentiels.

¹ Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement). Biens communs car vitaux et utiles pour l'humanité.

L'autorité environnementale recommande :

- *de recenser le patrimoine historique alentour susceptible d'être impacté par le projet ;*
- *de présenter des photomontages depuis les points sensibles, y compris depuis l'abbaye de Saint Jean-du-Mont, permettant d'apprécier les impacts du projet sur le paysage et le patrimoine.*

L'étude d'impact estime que le projet, s'enserrant dans un espace de grande visibilité et étant perçu depuis l'autoroute A26, aura un impact moyen sur le paysage et faible sur le patrimoine historique (page 98). Elle propose des mesures page 154.

L'insertion paysagère du bâtiment et de ses aménagements repose sur la végétalisation des bordures du site par la plantation de haies et d'arbres, sur des lignes d'arbustes pour encadrer les places de stationnement, sur la mise en place d'un bassin paysager planté de saules blancs et d'aulnes glutineux et sur les huit teintes de gris qui seront utilisées en façade du bâtiment principal (page 156 de l'étude d'impact). En tout 366 arbres de haute tige seront plantés.

Cependant, l'impact du bâtiment sur le paysage au regard de sa hauteur projetée de 20,7 mètres n'est pas réellement analysé. La hauteur du bâtiment correspond à celle d'arbres de grand développement après une vingtaine d'années de croissance.

Par ailleurs, les surfaces végétalisées sont fragmentées et chacune est assez modeste ; il n'est pas démontré qu'elles seront suffisantes pour créer un réel masque végétal par rapport aux voies de communication routières notamment (voir en ce sens les deux figures PC06-2 et PC06-3 du permis de construire).

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser l'impact du bâtiment sur le paysage au regard de sa hauteur projetée de 20,7 mètres ;*
- *de renforcer l'intégration paysagère du projet par une implantation plus dense de végétation afin que celui-ci soit intégré au sein d'un ensemble végétal : haies boisées significatives en périphérie, réduction des surfaces imperméabilisées par des revêtements poreux sur les parkings et trottoirs, végétalisation des toitures par exemple.*

II.4.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le terrain d'implantation est une parcelle constituée d'espaces agricoles bordés en partie par une haie, en dehors de tout zonage naturel réglementaire ou d'inventaire.

On note la présence de 10 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) dans un rayon de 6 km. La plus proche est la ZNIEFF de type 1 n°310013360 « moyenne vallée de la Lys entre Théroouanne et Aire-sur-la-Lys » à 1,3 km.

Le parc naturel régional Caps et Marais d'Opale est situé à 1,8 km du site du projet.

➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte des milieux naturels

Des inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisés le 4 septembre 2018 (annexe 4 de l'étude d'impact). Il est conclu à des enjeux de conservation très faibles concernant les habitats et la flore.

Concernant l'avifaune

15 espèces inventoriées présentent un intérêt patrimonial (pages 35 et 37 de l'inventaire). La haie et le champ en jachère sur le site du projet sont propices à la nidification de huit de ces espèces. La haie présente un grand potentiel écologique car il s'agit d'un refuge pour quatre espèces possiblement nicheuses en champs, mais également d'un site de nidification possible pour trois autres espèces patrimoniales d'oiseaux. Cette haie, qui ne fait pas partie du périmètre du projet, est conservée.

Les enjeux avifaunistiques sont qualifiés de faibles au sein des champs et de modérés au niveau de la haie.

Cependant, un risque pour l'avifaune existe si les travaux sont réalisés pendant la période de nidification. Le dossier ne précise pas de façon claire le calendrier des travaux qui dureront 15 mois (page 13 de l'étude d'impact).

L'autorité environnementale recommande de réaliser les travaux pendant la période d'août à fin février afin de respecter la période de nidification des nicheurs précoces.

Concernant les chiroptères

Les recherches bibliographiques sont incomplètes car les bases de données de la coordination mammalogique du nord de la France (CMNF), une association spécialiste des chauves-souris qui centralise toutes les données sur les chiroptères du Nord-Pas de Calais, n'ont pas été consultées.

L'autorité environnementale recommande de consulter la base de données de la coordination mammalogique du nord de la France (CMNF) qui centralise toutes les données sur les chiroptères dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Deux espèces ont été identifiées lors de l'inventaire, la Pipistrelle commune et la Noctule de Leisler (page 50 de l'inventaire). Ces espèces quasi menacées évoluent principalement en milieux ouverts pour la chasse ou le transit entre les gîtes et zones de chasse. La méthode de détection passive a permis de détecter la présence de l'Oreillard gris, espèce également familière des espaces ouverts.

L'activité était faible sur l'ensemble de la zone d'étude pour ces trois espèces. Les enjeux sont globalement considérés comme faibles.

Concernant les mesures

Elles sont présentées page 153 de l'étude d'impact et visent à réduire l'impact du projet sur la faune, comme l'arrêt du chantier lors de la période de nidification des oiseaux entre mi-mars et mi-juillet, la mise en place de grillages et de clôtures sélectives pour permettre le passage de la microfaune, la mise en place de nichoirs ou gîtes pour tout type de faune. Généralement il s'agit de mesures conseillées, préconisées et proposées. Le dossier ne précise pas si ces mesures sont effectivement adoptées par le pétitionnaire.

L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures réellement retenues afin de parvenir à un impact négligeable du projet sur les milieux naturels et la biodiversité.

➤ Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000

Cinq sites Natura 2000 se trouvent dans un rayon de 20 km autour du projet. Le site le plus proche est la zone spéciale de conservation FR3100487 « pelouses, bois acides à neutrocalcicoles, landes nord-atlantiques du plateau d'Helfaut et système alluvial de la moyenne vallée de l'Aa » à 2,6 km à l'est (page 47 de l'étude d'impact).

L'étude d'incidence n'analyse que ce site, seul site Natura 2000 présent dans un rayon de 10 km autour du projet. Le site FR3100488 « coteau de la montagne d'Acquin et pelouses du val de Lumbres » est à 10 km du projet et la zone de protection spéciale FR3112003 « marais Audomarois » dans les 20 km.

L'évaluation des incidences doit être complétée au moins sur ces deux sites afin de démontrer l'absence d'incidence sur le réseau Natura 2000.

L'autorité environnementale recommande de conduire l'évaluation sur l'ensemble des sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 km autour du projet et sur lesquels il peut avoir une incidence.

II.4.4 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le principal risque est l'incendie et les principaux potentiels de danger sont liés aux produits stockés. On trouve en quantité limitée des produits sous forme aérosol, des alcools de bouche et des liquides inflammables. Le caractère toxique de l'ammoniac utilisé pour la production de froid représente également un risque.

Les maisons les plus proches sont celles du hameau de Mussent distantes d'environ 700 mètres au nord de l'emprise du projet.

Aucun établissement Seveso n'est recensé dans l'environnement du site, aucun plan de prévention des risques technologiques n'existe dans la zone d'étude.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques technologiques

Les scénarios étudiés dans l'étude de dangers sont un incendie au niveau d'une cellule de stockage (scénario A1 et A2), un incendie au niveau de la zone de stockage d'alcools de bouche (scénario B1), un incendie au niveau de la zone de stockage des aérosols (scénario B2) et un rejet d'ammoniac en phase liquide (scénario C4). L'étude de la propagation aux cellules adjacentes est présentée à la page 102 de l'étude de dangers. La détection de l'incendie sera assurée par le déclenchement de l'installation sprinklers² équipée d'alarme.

Les zones d'effets associées à cet incendie restent contenues dans l'entrepôt. Une étude sur la fuite

² Une protection sprinkler est un système fixe d'extinction automatique à eau.

d'ammoniac et la dispersion de fumée (annexe 4 dans les documents de complément) conclut qu'aucune zone d'effet toxique n'est présente à hauteur d'homme du fait de la présence de l'extracteur d'air. Il n'y a pas de zones d'effets létaux et irréversible à hauteur d'homme (page 27 de l'étude de dangers).

Des cages spécifiques seront aménagées dans la cellule 2 selon le type de matière dangereuse. Une cage « aérosols » est par exemple prévue, ainsi qu'une cage « alcool de bouche ». La modélisation de l'incendie de la cellule 2 devrait prendre en compte l'ensemble des matières présentes, et non la cage « aérosols » seule ou la cage « liquides inflammables » seule.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte l'ensemble des matières présentes dans la modélisation de l'incendie de la cellule 2.

L'étude de dangers ne présente pas de scénario d'incendie venant de l'extérieur. Pour autant des bâtiments de la zone d'activité sont situés en bordure nord du site.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte un scénario d'incendie venant de l'extérieur du site de projet.

Pour les cellules 3, 4, 5, 6 et 8, la durée de l'incendie dépasse les 120 minutes et se propagera aux cellules adjacentes. Les effets thermiques et toxiques doivent aussi être modélisés.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte la propagation de l'incendie aux cellules adjacentes, et de modéliser les effets thermiques et toxiques.

Les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées d'un éventuel incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, ne sont pas étudiés.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers :

- *par une justification de l'hypothèse prise dans le mélange de produits stockés pour le calcul des effets des fumées et de son caractère majorant ;*
- *par une étude de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé.*

II.4.5 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet bénéficie d'une bonne desserte routière avec l'autoroute A26, dont la sortie n° 4 débouche sur l'entrée du parc d'activités des Escardalles via un carrefour giratoire, et la route départementale 77 entre Théroutte et Saint-Omer (pages 69 et suivantes de l'étude d'impact). Il s'agit d'un secteur où les flux de véhicules sont importants.

Par contre le secteur de projet ne bénéficie d'aucun accès en transports en commun.

Le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère du

Nord Pas-de-Calais.

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'énergie, du climat et de la qualité de l'air en lien avec la mobilité

Mobilité et trafic routier

Les conséquences sur le trafic routier engendré par le projet sont étudiées page 115 de l'étude d'impact. La distance moyenne entre le projet et l'ensemble des magasins desservis sera inférieure à 50 km. L'entrepôt sera susceptible de fonctionner 24 h/24. En grande majorité, les véhicules routiers seront reçus dans l'entrepôt entre 5 heures le matin et 22 heures le soir du lundi au samedi.

L'exploitation du site générera un trafic notamment lié aux réceptions, expéditions et aux déplacements des employés et des visiteurs. L'étude estime à 300 camions par jour et 300 véhicules légers par jour le trafic supplémentaire, soit 600 mouvements de poids lourds et 600 de véhicules légers.

Il n'y a aucun élément dans le dossier sur la manière dont cette estimation a été calculée. L'amplitude horaire de la réception des camions devrait permettre un étalement des flux des poids lourds sur l'ensemble de la journée, mais avec certainement des périodes d'affluence qui n'ont pas été précisées.

Par ailleurs, l'étude d'impact ne présente pas de carte illustrant le trafic actuel, la situation projetée et la répartition du trafic sur les différents axes routiers.

En considérant que la totalité du flux passe par la route considérée, l'impact sera de +7 % au niveau de l'autoroute A 26 et de +13 % au niveau de la route départementale 77, ce qui est important. Le pétitionnaire souligne que l'autoroute A26 recevait 14 830 véhicules/jour au nord du site, 18 017 véhicules/jour au sud en 2010, dont environ 17 % de poids lourds. La route départementale 77 au droit du hameau de Mussent accueillait 8 400 véhicules par jour en juin 2009, dont 10,60 % de poids lourds.

Une étude de trafic de 2006 est citée pour évoquer les flux sur le carrefour giratoire à quatre branches qui assure la liaison entre la route départementale 77 et la bretelle d'accès à l'autoroute A 26. Cette étude montrait que le giratoire était loin d'être saturé (page 69 de l'étude d'impact).

Pour caractériser le trafic actuel sur ce secteur, l'étude d'impact s'appuie sur des données relativement anciennes (2006, 2009 et 2010) qui auraient mérité d'être actualisées.

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser la méthode de calcul de l'estimation de trafic supplémentaire, ainsi qu'une estimation des horaires d'affluence ;*
- *de présenter des cartes illustrant le trafic actuel, la situation projetée et la répartition du trafic sur les différents axes routiers ;*
- *d'actualiser les études de trafic sur les axes proches du projet.*

L'étude conclut, sans le démontrer, que la circulation générée sur le futur site « restera faible » et « peu perceptible » au regard de la fréquentation des axes routiers alentour, notamment l'autoroute

A26 (page 112 de l'étude d'impact).

En outre, les effets cumulés avec les autres projets, notamment logistiques, ne sont pas clairement évalués et il conviendrait d'estimer l'augmentation cumulée du trafic engendré par ces projets.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact cumulé avec les autres projets situés à proximité sur le trafic des principales voies proches, et de prendre en compte dans l'évaluation des impacts sur le trafic, la saturation de certains axes routiers.

Aucune liaison active, chemin piétonnier ou axe cyclable, n'existe aux abords du projet. Une aire de covoiturage a été aménagée en 2013 à l'entrée du parc d'activités des Escardalles. Elle offre 49 places et va être agrandie.

Il aurait été utile de connaître le taux de fréquentation de l'aire de covoiturage depuis 2013 avec une distinction entre utilisateurs, salariés du site et les salariés extérieurs, pour prévoir des aménagements complémentaires en conséquence.

L'autorité environnementale recommande de préciser le taux de fréquentation de l'aire de covoiturage, les travaux prévus et de prévoir, le cas échéant, des aménagements complémentaires.

Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Aucune station ATMO³ Hauts-de-France n'est installée aux abords du site des Escardalles. La station la plus proche est implantée depuis 2005 dans le centre de Saint-Omer, à une dizaine de kilomètres en milieu urbain dense (page 74 de l'étude d'impact). Les données ne sont pas représentatives de la zone de projet.

L'étude d'impact indique que les sources de pollution engendrées par l'installation seront principalement constituées des gaz de combustion liés :

- au trafic routier engendré par les activités du projet : dioxyde carbone (CO₂), monoxyde carbone (CO), oxyde d'azote (NO_x), poussières ;
- aux rejets d'installations de combustion : groupe électrogène, chaufferie au gaz naturel et motopompes sprinklers. Ces rejets sont constitués principalement d'oxydes d'azote (NO, NO₂) et de gaz carbonique (CO₂).

Le dossier ne présente pas d'estimation des gaz à effet de serre, ni des polluants atmosphériques générés par le projet.

L'étude d'impact précise que le porteur de projet travaille actuellement avec ses prestataires de transport sur le développement de flottes de camions au gaz naturel ou hybrides (page 95 de l'étude d'impact).

L'autorité environnementale recommande :

- d'estimer les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générées par le projet, dont le transport routier de marchandises ;
- de définir les mesures permettant d'aboutir à un impact négligeable du projet, dans un objectif national et régional de diminution de ces émissions.

³ ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

Une réflexion sur le développement des modes de transport alternatifs au transport routier afin de réduire le trafic engendré reste à engager. Le canal Dunkerque-Escaut est situé à 10 km dans le prolongement du futur canal Seine-Nord-Europe.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une réflexion sur le développement des modes alternatifs au transport routier, que ce soit pour les véhicules légers ou les poids-lourds et, notamment pour ces derniers, d'étudier des solutions favorisant l'utilisation du transport de marchandises par voie fluviale.

Énergie

Un projet d'installation photovoltaïque est à l'étude. Par contre, la réalisation de ce projet dépendra des résultats des études de faisabilité.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en joignant les résultats de l'étude de l'installation photovoltaïque en cours.