

LILLE, le 26 FÉV. 2010

Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais
Rue Ferdinand Buisson
62020 ARRAS Cedex 9

Objet : Evaluation environnementale.
Projet d'extension de la plate-forme multimodale de Dourges

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet d'extension de la plate-forme multimodale de Dourges est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur le dossier transmis le 12 février 2010.

Le projet concerne l'extension d'environ 120ha sur les communes d'Ostricourt et de Dourges de la plate-forme tri-modale (route, fer, voie d'eau) de Dourges qui s'étend actuellement sur 330 ha. Il permettra l'implantation de bâtiments logistiques de grandes tailles (80 000m² – 120 000m²) et d'activités tertiaires.

Qualité de l'étude d'impact :

Notion de programme

L'étude d'impact concerne l'extension de la plate-forme multimodale de Dourges existant depuis 2003. En ce sens, en application du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, ces aménagements constituent deux projets d'un seul programme. Cette notion de programme est d'autant plus fondée que le dossier précise en page 112 que « *L'extension de Delta 3 ayant été envisagée dès la création de la première zone d'activité, les voiries et ouvrages d'art initialement aménagés ont été dimensionnés en fonction d'une augmentation future du trafic routier* ».

L'étude d'impact contient donc un chapitre relatif à l'appréciation des impacts cumulés de l'ensemble du programme (zone d'activité actuelle et son extension) sur l'environnement.

Toutefois, cette appréciation des impacts est traitée de façon indépendante pour chaque phase et non de façon cumulée pour un certain nombre de volets (volet eau, volet santé, volet milieu naturel). Il est donc difficile d'appréhender les incidences du programme global.

Il aurait été intéressant d'apprécier les incidences du programme à partir des données bibliographiques relatives à des ouvrages similaires mais aussi à l'aide d'un retour d'expérience des incidences mesurées de la plate-forme multimodale actuelle et de l'efficacité des mesures mises en œuvre. Ce retour d'expérience aurait pu par exemple s'appuyer sur une comparaison entre l'état initial du site avant aménagement (contenu dans l'étude d'impact initiale) et l'état actuel de l'environnement du site en prenant en compte les thématiques de l'environnement suivantes:

- incidence sur la biodiversité (faune, flore, équilibres écologiques),
- incidence sur la ressource en eau souterraine (impact sur la qualité des eaux, impact des prélèvements),
- incidence quantitative et qualitative des rejets d'eaux pluviales sur la Deûle,
- incidence qualitative et quantitative des rejets d'eaux usées sur le système d'assainissement (station d'épuration et réseau) d'Hénin-Beaumont,

protection de la nature) appuyés par le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel),

- que le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur ou pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement.

L'attention du porteur de projet est attirée sur le fait qu'une procédure de demande de dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées conduite indépendamment de la procédure d'étude d'impact, est susceptible de modifier de manière substantielle l'économie générale du projet.

Il est important de préciser dès à présent que les mesures d'accompagnement, de réduction d'impact et compensatoires proposées dans l'étude d'impact constituent des engagements du maître d'ouvrage et qu'il est de sa responsabilité de vérifier leur caractère réglementaire et réalisable. Ces mesures constituent aussi des éléments primordiaux du contenu de l'étude d'impact et de l'enquête publique. Or ces différentes dispositions et en particulier la transplantation d'espèces protégées sont susceptibles d'être modifiées voire rejetées dans le cadre de la procédure de dérogation. Ainsi, il semble souhaitable de vérifier la faisabilité technique et écologique de ces propositions avant le lancement de l'enquête publique.

En ce qui concerne les corridors biologiques, le dossier indique en page 90 que le site est localisé au niveau d'un carrefour des espaces naturels de la trame verte du territoire. Malgré cet enjeu fort, le dossier ne précise pas les mesures mises en œuvre pour rétablir une continuité écologique et développer le maillage bocager.

En conclusion, le volet milieux naturels de l'étude d'impact a permis de mettre en exergue la présence d'une espèce protégée au niveau régional. Toutefois, l'analyse complète des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur la faune, la flore, les milieux naturels et les équilibres écologiques est subordonnée aux résultats définitifs de l'inventaire prévu fin mars, et aux conclusions de la procédure de destruction d'espèces protégées. Les mesures que proposera le maître d'ouvrage pour réduire ou compenser les impacts du projet sont donc susceptibles d'évoluer.

Eau

L'état initial du volet eau de l'étude d'impact est plus complet. Ainsi, le dossier contient une approche de la qualité physico-chimique et biologique (indice piscicole, IBN, IBD) de la Deûle (mais pas de données pour le courant de la Motte, exutoire des eaux de ruissellement). Les dispositions du nouveau SDAGE Artois-Picardie susceptibles de s'appliquer au projet sont présentées et une réflexion a été conduite en faveur de leur prise en compte.

Toutefois, l'état initial du SDAGE indique que le secteur d'étude se situe dans une zone dont la ressource en eau souterraine est déficitaire et dans un secteur où l'adduction en eau potable est problématique du fait de la pollution par les nitrates. Ces enjeux majeurs doivent être soulignés, analysés et faire l'objet de mesures concrètes visant à supprimer ou limiter les pressions exercées sur la ressource en eau (récupération et recyclage des eaux pluviales, limiter voire interdire l'implantation d'activités consommatrices en eau,...).

Le dossier ne contient pas d'analyse des incidences hydrauliques du projet sur les eaux superficielles s'appuyant, par exemple, sur un diagnostic hydraulique démontrant la non-aggravation des conditions d'écoulement des eaux en aval du site (problématique inondation). Il ne contient pas non plus d'analyse des effets permanents sur la qualité des eaux superficielles du courant de la Motte et de la Deûle.

d'avoir des effets (incidences indirectes du projet) sur la santé et le cadre de vie des riverains des voies ferrées (pollutions, nuisances sonores).

En termes d'accessibilité, le dossier ne contient pas de plans à la bonne échelle permettant d'inscrire l'opération dans le territoire et notamment sur le volet accessibilité routière à partir des autoroutes A1 et A21. Il semblerait que l'accès depuis l'A21 soit physiquement impossible. De plus, la mise en place d'une limitation de gabarit en accès vers la RD 306 présente deux impacts. D'une part l'accès vers l'A21, l'artère structurante de l'ancien bassin minier n'est possible qu'à partir de la liaison vers l'A1. Cette disposition introduit une concentration des trafics vers une sortie unique sur l'A1. D'autre part, la desserte des territoires à partir de la plate-forme par la RD 306 est rendue impossible. Sur ce point, les conditions de mise en œuvre de la limite de gabarit ne sont pas explicites (limitation en hauteur).

En conclusion sur le volet déplacements, les incidences du projet sur cet enjeu nécessitent que le dossier contienne de réels engagements en faveur du développement de modes de déplacement alternatifs (transports en commun, navette).

Santé

L'état initial du volet sanitaire est issu de mesures in situ et de modélisations qui semblent refléter l'état de l'environnement. L'analyse des effets du projet sur les nuisances sonores se fonde sur une modélisation acoustique de l'environnement. Cette modélisation démontre le respect de la réglementation en terme d'émergence sonore notamment du fait de la réalisation d'une butte anti-bruit. Cependant la modélisation montre que certaines habitations subiront des nuisances importantes incompatibles avec la réglementation. Des mesures visant à réduire les émergences à la source ou de renforcement acoustique des façades doivent donc être proposées par le maître d'ouvrage.

Toutefois, le volet sanitaire ne prend pas en compte les effets du projet en phase d'exploitation et phase chantier :

- sur la pollution atmosphérique engendrée par les trafics supplémentaires mais aussi par les activités (chauffage, process) ;
- sur les nuisances sonores issues de l'augmentation du trafic routier mais aussi issues de l'augmentation du trafic ferré et ceci à une échelle locale, régionale ;
- sur la santé des personnes en particulier les personnes sensibles (une crèche étant prévue).

Des mesures adaptées aux incidences sanitaires et spécifiques au projet telles qu'elles auront été identifiées sont à introduire.

Par ailleurs, compte tenu du fait que le dossier précise en pages 71 et 72 que le site présente de fortes concentrations en cadmium, une analyse complémentaire sur la pollution des sols (étude de sol et plan gestion des pollutions) est attendue pour démontrer la compatibilité avec la prévision d'installer des établissements sensibles, suivant la méthodologie prévue par la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sites pollués d'établissements sensibles. On notera par ailleurs une contradiction avec le contenu de la page 143 qui laisse supposer qu'il n'y a plus de problème de pollution.

Justification du projet

En ce qui concerne le respect de l'alinéa 3 de l'article R,122-3 du code de l'environnement relatif « *aux raisons notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, pour lesquelles le projet présenté a été retenu parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une*

de serre. Cependant certaines orientations ne semblent pas traitées ou déclinées et nécessitent des compléments pour en démontrer la prise en compte.

- Développer l'usage des transports collectifs de personnes (caractère prioritaire),
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre (en phase travaux et en phase d'exploitation),
- Réduire les consommations d'énergie des bâtiments et des activités (isolation et mode de chauffage),
- Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles (justifications techniques, économiques, sociales et environnementales du parti pris),
- Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie,
- Préserver et recréer des corridors biologiques,
- Créer ou renforcer les infrastructures de transport en commun (améliorer l'accessibilité du site),
- Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun,
- Développer le recours aux énergies renouvelables (réalisation de ferme photovoltaïque par exemple au niveau des grands bâtiments logistiques).

CONCLUSION :

L'état des lieux de l'étude d'impact est de bonne qualité et permet d'apprécier les principaux enjeux environnementaux du site. L'analyse des incidences du projet sur un certain nombre d'enjeux (eau, santé, déplacement) pourrait être approfondie et développée en s'appuyant notamment sur un retour d'expérience issu du fonctionnement de la plate-forme existante.

Les mesures d'accompagnement, de réduction d'impact et compensatoires sont susceptibles d'évoluer très fortement pour les thématiques des milieux naturels en fonction du résultat des études et procédures en cours.

Les études réalisées ou à finaliser doivent s'accompagner d'engagements fermes en particulier sur la thématique déplacements (transports de personnes), l'eau et l'assainissement, la biodiversité ainsi que la santé.

Ce projet d'extension de la plateforme multimodale de Dourges est conforme aux orientations nationales en faveur du transfert de fret vers la voie d'eau et la voie ferrée. Il contribue à la mise en œuvre des orientations du chapitre II de la loi Grenelle du 3 août 2009. Cependant, l'absence d'un bilan du fonctionnement de la plateforme actuelle et d'une présentation des objectifs en terme de report modal ne permet pas d'apprécier pleinement les bénéfices de ce projet en terme de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, l'ensemble des orientations de cette loi mérite une attention particulière et une déclinaison opérationnelle visant à démontrer leur prise en compte dans la conception et la réalisation du projet (biodiversité, desserte par les transports en commun, économie d'énergie, recours aux énergies renouvelables).

Cet avis est à joindre au dossier mis à enquête publique et doit faire l'objet d'une publication sur votre site internet.


Jean-Michel BERARD