



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale Hauts-de-France
sur le projet d'extension d'E-Valley
sur les communes d'Haynecourt (59) et Sauchy-Lestrée (62)
Étude d'impact version 1 du 16/09/2024**

n°MRAe 2024_8330,
2024_8383, 2024_8405

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 10 décembre 2024 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'E-Valley sur les communes d'Haynecourt (59) et de Sauchy-Lestrée (62).

Étaient présents et ont délibéré : Philippe Gratadour, Guy Hascoët, Valérie Morel, Pierre Noualhaguet, Anne Pons.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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 le présent avis.

** **

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet les 17 octobre et 4 novembre 2024 par la DDTM 59, le 7 novembre 2024 par la DDTM 62, pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 6 novembre 2024 :

- les préfets des départements du Nord et 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.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage et du public, auxquels il est destiné.

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 le 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.

Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L. 122-1 du code de l'environnement).

L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

Synthèse de l'avis

Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.

L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.

Le projet d'extension d'E-Valley constitue la deuxième et dernière phase de reconversion de l'ancienne base militaire aérienne de Cambrai de 330 hectares. La première phase qui consiste en la création d'un parc logistique de huit entrepôts sur 148 hectares est en cours de réalisation. L'extension d'E-Valley concerne une surface supplémentaire de 136 hectares située sur les communes d'Haynecourt (59) et de Sauchy-Lestrée (62) qui sera aménagée en 14 lots de la façon suivante :

- des zones dédiées à la logistique (lots 1, 3, 8) ;
- des zones de services (lots 2, 4, 5, 6, 9, 10, 14) ;
- des zones industrielles (lots 7, 12) ;
- des zones communes comportant les voiries d'accès aux différents lots, les réseaux et deux zones dédiées à la compensation écologique (lots 11 et 13).

Le projet est voisin du projet de port de Marquion et du canal Seine Nord Europe et constituera un ensemble qui doit être appréhendé globalement, même s'il s'agit de projets distincts, notamment pour l'étude de trafic. L'autorité environnementale demande donc à être ressaisie sur la base d'un dossier complété en ce sens.

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études Airelles environnement.

Le projet entraînera l'artificialisation de 45 hectares de boisements et de prairies. Il générera un trafic de poids lourds et de véhicules légers important avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Des solutions permettant de réduire l'imperméabilisation des sols auraient pu être étudiées. De plus, l'étude d'impact doit être complétée par les conclusions de l'étude d'optimisation de la densité des constructions ainsi que la description de la façon dont il en est tenu compte conformément à l'article R-122-5 VII du code de l'environnement.

Concernant la biodiversité, le projet nécessite une dérogation au titre des espèces protégées pour le Pipit farlouse, le Hibou des marais, le Bruant proyer, la Gesse des bois, l'Ophrys abeille, le Bois de Sainte-Lucie, le Crapaud commun et le Triton ponctué. En mesures compensatoires, il prévoit notamment la création de prairies in situ par désimperméabilisation de voiries sur 2,56 hectares et sur le site Tereos d'Escaudœuvres situé à huit kilomètres par remblaiement des bassins pour une surface de 25,31 hectares, ainsi que la plantation d'arbres in situ sur 8,17 hectares.

Le projet nécessite la modification des périmètres de protection du captage d'eau potable d'Haynecourt. Les sols étant pollués, des mesures de gestion ont été déterminées avec pour certains lots le retrait des terres polluées, leur mise en merlon et leur confinement.

Les ambitions du projet sur le volet des transports en commun et du vélo, du développement de l'utilisation des modes fluvial et ferré disponibles sur le port intérieur de Marquion pour les marchandises doivent être renforcées compte tenu du développement économique prévu sur le secteur.

L'étude d'impact doit comprendre un bilan des émissions de gaz à effet de serre complet et détaillé.

La neutralité carbone du projet doit être recherchée.

Le projet prévoit la pose de panneaux photovoltaïques en toiture des trois entrepôts de l'extension et des quatre autres encore à construire de la première phase, ce qui permet de produire une énergie décarbonée. La démarche de réduction de l'empreinte carbone du projet doit être poursuivie en substituant les énergies carbonées par des énergies décarbonées, notamment pour le maintien hors gel des entrepôts, ou en développant un réseau de chaleur en lien avec les deux lots industriels.

Par ailleurs, une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables doit être réalisée. Ses conclusions ainsi que la façon dont il en est tenu compte doivent figurer dans l'étude d'impact conformément à l'article R-122-5 VII du code de l'environnement. Un taux minimal de production d'énergies renouvelables devrait être imposé pour l'ensemble des lots.

Avis détaillé

I. Le projet d'extension d'E-Valley

La société SNC E-Valley a fait l'acquisition de l'ancienne base militaire aérienne de Cambrai de 330 hectares en vue de sa reconversion. Une première phase consistant en la création d'un parc logistique constitué de huit entrepôts sur 148 hectares qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 18 juillet 2018¹ est en cours de réalisation. A ce jour, quatre bâtiments ont été construits et sont occupés, deux autres seront livrés en novembre 2024 (page 15 de l'étude d'impact écologique).

Le projet d'extension d'E-Valley concerne une surface supplémentaire de 136 hectares située sur les communes d'Haynecourt (59) et de Sauchy-Lestrée (62) qui sera aménagée en 14 lots de la façon suivante (le détail des surfaces constructibles par lot est donné page 218 de l'étude d'impact) :

- des zones dédiées à la logistique (lots 1, 3, 8) à hauteur de 337 000 m²;
- des zones de services (lots 2, 4, 5, 6, 9, 10, 14) pour 36 080 m² ;
- des zones industrielles (lots 7, 12) pour 114 000 m² ;
- des zones communes comportant les voiries d'accès aux différents lots, les réseaux et deux zones dédiées à la compensation écologique (lots 11 et 13).

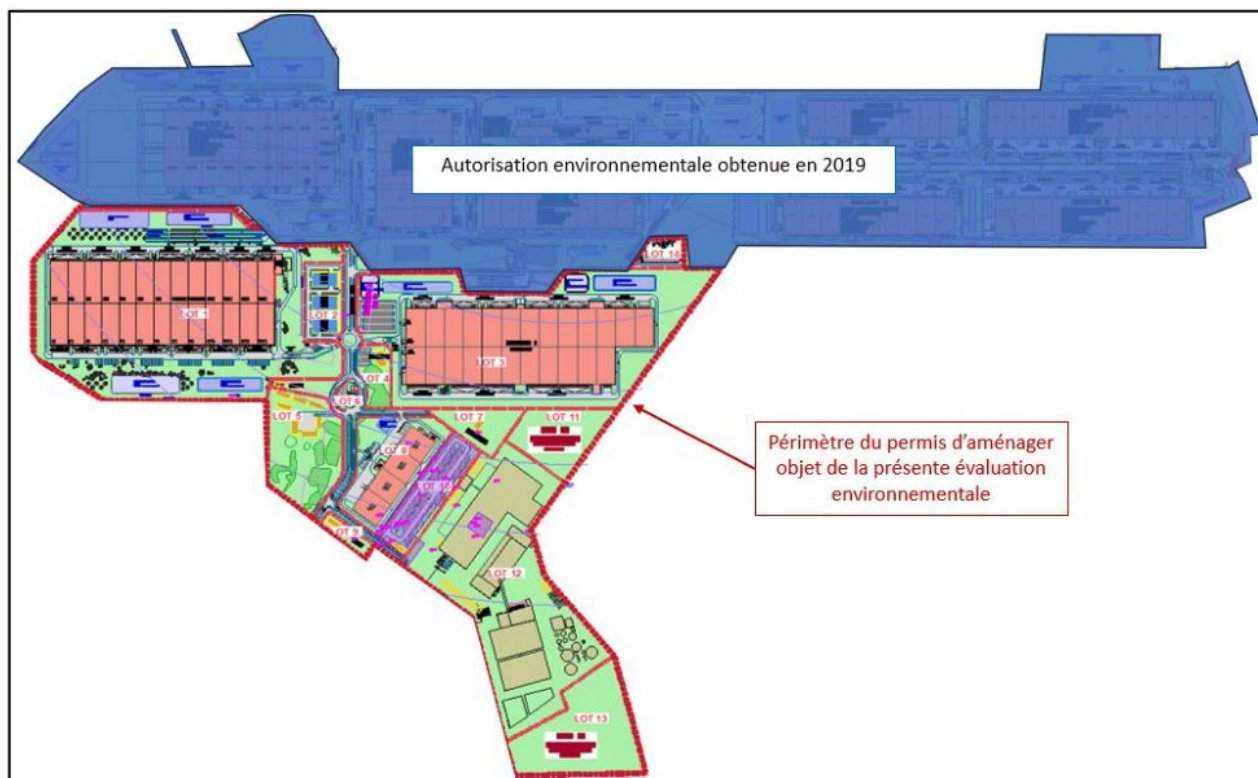
Le projet prévoit la création de 1 300 emplois pour les deux tranches d'E-Valley et générera un flux journalier de 449 poids lourds et 1555 véhicules légers pour la zone d'extension sud, objet du présent avis.

La première tranche de projet affiche des besoins en eau de l'ordre de 200 m³ par jour (p315) alors que la consommation totale des deux tranches est estimée à 142 350 m³.

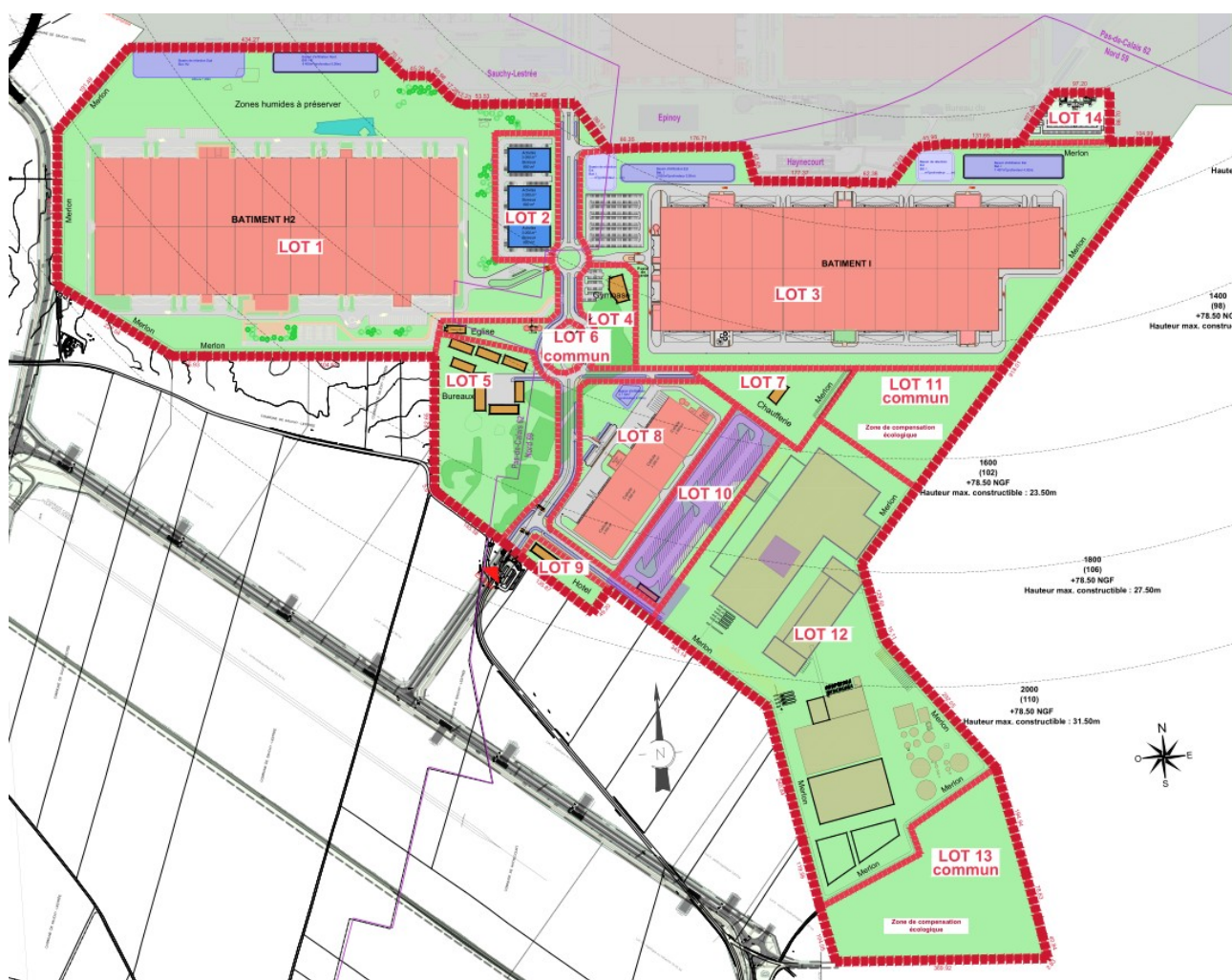
Le projet E-Valley est mitoyen du futur port intérieur de Cambrai-Marquion du canal Seine-Nord-Europe et de la future zone d'activités d'Haynecourt-Cambrai. Ces deux projets ne sont pas décrits par l'étude d'impact.

L'opération fait l'objet d'une demande de permis d'aménager et d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau. Le permis d'aménager prévoit la réalisation du poste de garde (lot 6), du boulevard central reliant l'entrée sud à la zone nord autorisée et desservant les différents lots, des zones de compensation écologique (pages 6-8 du résumé non technique de l'étude d'impact).

¹ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_base_logistique_evalley.pdf



Périmètre de l'extension (source : page 18 de l'étude d'impact)



Plan masse de l'opération d'aménagement (source : plan d'implantation des bâtiments du dossier)

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2024-8330/2024-8383/2024-8405 adopté lors de la séance du 10 décembre 2024 par la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Le projet d'extension est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique n° 39 du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement qui soumet à évaluation environnementale les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par le niveau d'avancement, une description des deux opérations du futur port intérieur de Cambrai-Marquion du canal Seine-Nord-Europe et de la future zone d'activités d'Haynecourt-Cambrai..



Situation d'E-Valley par rapport au port intérieur de Marquion du CSNE et à la zone d'activités d'Haynecourt-Cambrai (source : page 469 de l'étude d'impact)

II. Analyse de l'autorité environnementale

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

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études Airelles environnement (page 1 de l'étude d'impact).

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser le résumé non technique en lien avec les compléments apportés à l'étude d'impact.

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

L'articulation avec le règlement national d'urbanisme s'appliquant aux communes d'Haynecourt et Sauchy-Lestrée est analysée pages 44 et suivantes de l'étude d'impact.

L'articulation du projet avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie et son plan de gestion des risques d'inondation (PGRI), le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Sensée est étudiée pages 334 et suivantes de l'étude d'impact.

Les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sont analysés pages 523 à 526 de l'étude d'impact. Il est précisé que le projet de canal Seine-Nord Europe et le projet de centrale photovoltaïque de 22 hectares porté par la société Engie Green² présenteront des effets cumulés avec le projet de la société E-Valley notamment en ce qui concerne la faune et la flore et que l'étude faune flore en a tenu compte.

Il est indiqué dans l'étude d'impact (page 526) que le projet de développement du port intérieur de Marquion n'a pas à être considéré comme existant ou approuvé or ce projet a fait l'objet d'une autorisation environnementale en 2024. Il doit donc être intégré dans l'évaluation environnementale au titre de l'état initial.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par les impacts du futur port intérieur de Cambrai-Marquion du canal Seine-Nord-Europe et de la future zone d'activités d'Haynecourt-Cambrai.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact précise page 541 qu'aucune solution de substitution n'a été envisagée, car il s'agit de poursuivre la reconversion de l'ancienne base aérienne militaire 103. Il est indiqué que le maître d'ouvrage aurait préféré un seul lot dédié à la compensation écologique, mais que la contrainte liée à la présence d'un radar aérien l'a obligé à scinder le lot en deux parties afin de permettre une implantation industrielle dans le lot 12.

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'implante sur un terrain de 136 hectares sur l'ancienne base aérienne 103. Les surfaces imperméabilisées représentent de l'ordre de 45 hectares avec les voiries et les bâtiments (les 45 hectares correspondent aux surfaces des boisements et prairies impactés, déduction faite de la desimpermeabilisation des voiries prévues sur les lots 11 et 13 – voir II.4.2 ci-dessous).

² https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/8039_avis_centrale_photovolt_haynecourt.pdf

L'artificialisation supplémentaire des sols engendrée par le projet sur une surface de 45 hectares, 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.

Des solutions permettant de réduire l'imperméabilisation des sols auraient pu être étudiées, par exemple des revêtements perméables pour les places de stationnement des véhicules légers ou les trottoirs ou la mutualisation des espaces de stationnement.

L'étude d'impact ne fournit pas les conclusions de l'étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée ni la description de la façon dont il en est tenu compte, comme demandé par l'article R-122-5 VII du code de l'environnement. Il n'est pas fait mention de la réalisation d'une telle étude.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement conduisant à moins imperméabiliser les sols et de présenter les conclusions de l'étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée ainsi que la description de la façon dont il en est tenu compte conformément à l'article R-122-5 VII du code de l'environnement.

II.4.2 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La zone de projet n'est pas concernée par une zone d'inventaire écologique. Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1 les plus proches, la n° 310007251 « Marais d'Arleux, de Palluel, de Saudemont, d'Ecourt Saint-Quentin, de Rumaucourt et d'Oisy-le-Verger » et la n° 310013367 « Bois de Bourlon » sont à environ deux kilomètres.

Une continuité écologique de type forêt identifiée par le diagnostic du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) du Nord Pas-de-Calais est située à un kilomètre.

Un seul site Natura 2000, la zone de protection spéciale FR3112005 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut », est situé dans le périmètre de 20 kilomètres autour du projet. Il est distant de 18 kilomètres.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels

La zone de projet est constituée d'habitats anthropisés, de végétations herbacées et de végétations arbustives et arborées [page 446 du fichier informatique de l'étude d'impact écologique].

Des inventaires faune-flore ont été réalisés en 2015, 2021 et 2022 (pages 30 à 33 de l'étude d'impact écologique). Ils sont joints en annexes 1 et 2 (pages 294 et suivantes, 416 et suivantes du fichier informatique).

Concernant la flore, trois espèces protégées, le Bois de Sainte-Lucie, la Gesse des bois et l'Ophrys abeille, ainsi que dix espèces exotiques envahissantes ont été relevées (pages 41 et 42).

Aucun amphibien n'a été observé en 2021-2022, mais le Crapaud commun et le Triton ponctué avaient été relevés en 2015 sur le secteur concerné par l'extension (page 47).

Concernant les oiseaux, 57 espèces ont été relevées dont 47 nicheuses en période de reproduction et 40 en période hivernale (pages 48 et 50). Un enjeu majeur est relevé pour le Hibou des marais dont un couple niche à proximité et utilise le secteur de l'extension comme zone de chasse et d'alimentation et un enjeu très fort pour le Pipit farlouse, les Bruant proyer et jaune, la Tourterelle des bois (page 529 du fichier informatique).

Sept espèces de chauves-souris sont présentes. Trois gîtes anthropiques avec une occupation confirmée durant la saison estivale, ainsi que trois autres présentant une occupation potentielle ont été identifiés. Un gîte anthropique avec une occupation confirmée et un autre avec une occupation potentielle ont été démolis avant l'interruption des démolitions en octobre 2022. Une prospection complète de l'ensemble des bâtiments menée en mai 2023 n'a pas permis de détecter la présence de gîte (page 52 et étude de 2023 en annexe 5 pages 800 et suivantes du fichier informatique).

Le projet impactera 38,59 hectares de prairies, 9,22 hectares de boisement, 10 individus de bois de Sainte-Lucie, un individu de Gesse des bois et trois individus d'Ophrys abeille (pages 83, 182-183 et 246). Les impacts directs sur la flore sont qualifiés de « moyen » page 83. Ceux concernant la faune sont qualifiés pages 84 à 86 de « assez fort » pour le Pipit farlouse, le Hibou des marais et le Bruant proyer, de « moyen » pour le Bruant jaune, la Tourterelle des bois, l'Alouette des champs, la Pipistrelle commune, le Murin à moustaches, l'Oreillard roux et le Murin de Natterer.

L'analyse des effets cumulés avec la première phase d'E-Valley, le canal Seine-Nord Europe et la centrale photovoltaïque d'Engie Green sur une parcelle jouxtant la première phase présentée pages 93 à 96 montre que des habitats des milieux ouverts sont également impactés et que des mesures compensatoires sont prévues pour le Coucou gris, la Bergeronnette printanière et le Busard des roseaux.

De ce fait, les enjeux concernant la faune ont été requalifiés pages 97-98 de « très fort » pour le Pipit farlouse, le Hibou des marais et le Bruant proyer, de « fort » pour l'Alouette des champs, de « moyen » pour le Coucou gris, la Bergeronnette grise, la Bergeronnette printanière, la Perdrix grise, le Corbeau freux, le Busard des roseaux, la Pipistrelle commune, le Murin à moustaches, l'Oreillard roux et le Murin de Natterer et quatre espèces d'insectes (Conocéphale gracieux, Criquet verte échine, Demi-Deuil, Phanéroptère commun).

Les principales mesures prises par le projet sont décrites pages 99 et suivantes de l'étude d'impact écologique. Ces mesures concernent notamment :

- la préservation des boisements à enjeux très forts au sud-ouest du projet, ainsi que celle de deux parcelles du projet, les lots 11 et 13 d'une surface de 3,9 et 7,8 hectares présentant des boisements et des prairies (plans pages 100, 101 et 107) ;
- la réhabilitation de deux bâtiments existants, l'ancien hôtel et le gymnase (plan page 102) ;
- le suivi du chantier par un écologue (pages 105-106) et le balisage des zones préservées et des espèces végétales protégées non impactées (carte page 109) ;
- la vérification de l'absence de chauves-souris dans les bâtiments avant démolition (page 111) ;
- l'adaptation du planning du chantier pour les oiseaux avec le défrichement intervenant d'octobre à février (page 113) ;
- la lutte contre les espèces exotiques envahissantes (page 164) ;
- la pose de 40 à 50 gîtes à chauves-souris et de 60 nichoirs à oiseaux (page 163).

Le niveau d'impact résiduel suite à l'application de ces mesures est qualifié pages 170 à 172 de négligeable à faible hormis pour le Pipit farlouse, le Hibou des marais et le Bruant proyer pour

lesquels il est jugé moyen. De ce fait, les mesures compensatoires suivantes sont prévues pour ces trois espèces :

- la création de milieux semi-ouverts à fort enjeu écologique pour compenser la destruction des 38,59 hectares de prairies par désimperméabilisation des voiries existantes des lots préservés 11 et 13 pour une surface de 2,56 hectares (page 186 et carte page 184) et la création d'une prairie de 25,31 hectares sur le site Tereos d'Escaudœuvres situé à huit kilomètres par remblaiement des bassins pour mi 2025 (pages 189, 242 et carte page 239) ; il est justifié que cette compensation est suffisante par le tableau page 241 qui prend en compte le niveau d'enjeu écologique des milieux impactés et des nouveaux milieux créés (83,61 hectares créés pour 82,11 détruits) ; un diagnostic écologique fait en juillet 2024 du site d'Escaudœuvres situé dans la ZNIEFF de type 1 310013753 « Marais de Thun-l'Evêque et bassins d'Escaudœuvres » montre des enjeux écologiques faibles (pages 190 à 234 et synthèse des enjeux pages 230-231) ;
- la plantation d'arbres sur 8,17 hectares pour compenser la destruction de 9,22 hectares de boisement (page 246 et carte page 250) ; il est justifié que cette compensation est suffisante par le tableau page 246 qui prend en compte le niveau d'enjeu écologique des milieux impactés et des nouveaux milieux créés (20,19 hectares créés pour 18,76 détruits) ;
- la création d'un gîte à chauves-souris de 650 m² dans le vide sanitaire d'un des bâtiments conservés en compensation de la démolition des deux gîtes anthropiques (page 251 à 253).

Une mesure d'accompagnement de transfert dans le lot 13 de spécimens d'Ophrys abeille, de bois de Sainte-Lucie et de Gesse des bois impactés par les travaux est prévue pages 254 à 262. Des mesures de suivi interviendront pendant 30 ans (pages 262-265).

Une dérogation au titre des espèces protégées est demandée pour le Pipit farlouse, le Hibou des marais, le Bruant proyer, la Gesse des bois, l'Ophrys abeille, le Bois de Sainte-Lucie, et à titre préventif, le Crapaud commun et le Triton ponctué (page 270). L'absence de solutions alternatives satisfaisantes est justifiée (page 272) par l'absence de friche dans les alentours permettant le projet et la présence du port intérieur de Marquion à proximité. La justification demeure très sommaire. Au vu de l'ampleur des zones d'activité développées, des mesures d'évitement plus importantes auraient dû être envisagées.

L'autorité environnementale rappelle que la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ne doit être envisagée qu'en dernier recours et en l'absence de solution alternative. L'absence de solution alternative doit être démontrée.

L'autorité environnementale recommande de poursuivre la démarche d'évaluation environnementale pour éviter d'avoir recours à la dérogation de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats.

➤ Qualité de l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000

L'étude d'incidence Natura 2000 fait l'objet de l'annexe 2 de l'étude d'impact. Elle porte sur le seul site Natura 2000 situé dans le périmètre de 20 kilomètres autour du projet, la zone de protection spéciale FR3112005 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut » distante de 18 kilomètres.

Plusieurs espèces ayant permis la désignation du site d'intérêt communautaire sont présentes dans le site d'étude, comme le Hibou des marais et le Pic mar, et des échanges peuvent exister entre les populations.

L'habitat de nidification supposé du Pic mar que sont les boisements a été évité en grande majorité par le projet et la mesure de compensation visant à restaurer et maintenir des prairies sur 25 hectares à Escaudoeuvres permet de compenser la perte des habitats de chasse et de reproduction potentiels pour le Hibou des marais. La conclusion page 57 indique qu'aucune incidence sur le site Natura n'est attendue.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

II.4.3 Milieux aquatiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se trouve en zone à enjeu eau potable d'après le SDAGE Artois-Picardie. Il est situé en partie dans les périmètres de protection rapproché et éloigné du captage d'eau potable d'Haynecourt listé parmi les captages prioritaires du SDAGE.

Le cours d'eau le plus proche, le Riot Mélot, est situé à 1,6 kilomètre au sud du projet.

La zone d'étude du projet est en dehors des zones à dominante humide répertoriées par le SDAGE.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux aquatiques

Captage d'Haynecourt

Noreade qui exploite le captage d'Haynecourt a souhaité diminuer l'autorisation de pompage de 90 à 50 m³ par jour et réviser les périmètres de protection. Ces nouveaux périmètres ont fait l'objet d'un avis favorable d'hydrogéologue qui est joint en annexe 9 à l'étude d'impact et Noreade a lancé en 2023 la procédure de révision de la déclaration d'utilité publique du captage auprès de l'ARS. Les nouveaux périmètres de protection de forage ont été instaurés et déclarés d'utilité publique le par arrêté préfectoral du 12 mars 2024. Seul le lot 13 du projet dédié à la compensation est concerné par les nouveaux périmètres de protection rapproché et éloigné (page 307 de l'étude d'impact).

Eaux usées

L'étude d'impact indique page 313 de l'étude d'impact que les eaux usées seront traitées par la station d'épuration de Cambrai qui rejette vers le canal de l'Escaut. L'accord du syndicat d'assainissement de Cambrai pour ce rejet figure en annexe 10 de l'étude d'impact. La station de Cambrai était conforme en équipement et en performance en 2018 d'après le portail de l'assainissement³.

Eaux pluviales

L'ensemble des eaux pluviales sont gérées à la parcelle par infiltration. L'ensemble des ouvrages ont été dimensionnés pour la gestion d'une pluie centennale.

Les eaux pluviales du boulevard de circulation desservant les lots et du poste de garde (lot 6) seront gérées par des fossés complétés par des puits d'infiltration (pages 328-329 de l'étude d'impact).

Des aménagements provisoires seront réalisés afin d'intercepter l'eau pluviale s'écoulant sur le sol des lots privés 2, 3, 4, 8, 10 et 12 de façon à ce que l'eau ne vienne pas ruisseler sur les voiries communes ou d'autres lots privés de la zone (page 326). Les ouvrages d'infiltration définitifs des lots privés ont été définis page 331.

³ <https://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/pages/data/fiche-014012500000>

Un avis d'hydrogéologue a été demandé et est joint en annexe 15 à l'étude d'impact. Ses recommandations concernant l'infiltration des eaux dans les sols pollués sont prises en compte par l'étude d'impact : la mise en place à la base des bassins d'infiltration d'un massif drainant équipé sur toute sa surface d'un géotextile permettant de jouer un rôle épurateur supplémentaire notamment dans la fixation et la biodégradation des hydrocarbures, la mise en place du même géotextile dans les fossés, ainsi que la surveillance des rejets (pages 333-334).

Zones humides

Une étude de caractérisation de zone humide a été réalisée dans le cadre des inventaires faune-flore de 2022. 0,14 hectare de zone humide ont été relevés (pages 46-47 de l'étude d'impact écologique, pages 469 et suivantes du fichier informatique et carte de synthèse page 477).

Seuls 63 m² seront impactés par le projet suite aux déplacements des bassins du lot 1 (page 73 et carte page 74). La restauration d'une zone humide de 230 m² correspondant à une mégaphorbiaie dans le lot 13 pour compenser la destruction de ces 63 m² de zone humide est prévue en mesure compensatoire (pages 243-244).

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

II.4.4 Pollution des sols

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les études réalisées dans le cadre de la cessation d'activité de l'ancienne base aérienne ont mis en évidence une pollution des sols et des eaux souterraines.

L'extension d'E-Valley est concernée par le secteur d'information sur les sols⁴ (SIS) SSP00036470101 (page 237 de l'étude d'impact).

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels

Une synthèse des connaissances de la pollution du site de projet est présentée pages 238 à 250 de l'étude d'impact. De nouvelles investigations réalisées en 2021 et 2023 émettent des recommandations pour chaque lot en fonction de son usage futur (pages 250 et suivantes, annexe 6 de l'étude d'impact). Il n'a pas été mis en évidence d'impact notable sur les lots 2, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13 et 14, remettant en cause les usages définis au permis d'aménager. Pour les lots 1, 3 et 12, des mesures de gestion des sols pollués ont été déterminées. Il est prévu notamment le retrait de terres polluées pouvant aller jusqu'à quatre mètres de profondeur, leur mise en merlon sur le lot dont elles sont issues et leur confinement (pages 301-302). L'avis de l'hydrogéologue agréé du 17 juin 2024 joint en annexe 15 à l'étude d'impact émet des recommandations pages 5 à 17 qui devront être respectées. Il demande en particulier d'éliminer les terres polluées des merlons, ce que ne semble pas avoir prévu le dossier.

L'autorité environnementale recommande de justifier que toutes les recommandations de l'hydrogéologue agréé seront respectées, notamment l'élimination des terres polluées des merlons.

Un suivi semestriel de la qualité des eaux souterraines a été réalisé jusqu'en 2019 sur l'emprise de la BA103. Une nouvelle campagne de surveillance de la qualité des eaux souterraines a été menée les 2 et 3 août 2023 et est jointe en annexe 8 (page 294). Les résultats montrent qu'à l'échelle du site, les impacts semblent localisés à des zones restreintes et ne sortent pas du site en aval. Il est

⁴ Les secteurs SIS comprennent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et la mise en place de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publique et l'environnement

conclu à la compatibilité des eaux souterraines avec les usages projetés (page 299). Afin de pouvoir procéder à de nouveaux contrôles de la qualité des eaux souterraines si nécessaire, une proposition d'adaptation du réseau piézométrique existant est proposée en annexe 7 à l'étude d'impact (page 302).

II.4.5 Santé, nuisances sonores

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les habitations les plus proches de l'extension d'E-Valley sont à 440 mètres à Haynecourt et 930 mètres à Epinoy (page 440 de l'étude d'impact). La principale nuisance pour la santé liée à l'activité qui sera développée sur le site concerne les nuisances sonores pouvant provenir notamment de la circulation de véhicules sur le site.

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

Une modélisation des nuisances acoustiques susceptibles d'être générées par le fonctionnement du projet jointe en annexe 12 à l'étude d'impact prend en compte l'activité générée par le fonctionnement de l'ensemble des bâtiments logistiques de la phase 1 et de l'extension.

Aucun dépassement des valeurs limite n'est relevé page 451 notamment du fait de la réalisation d'un merlon de quatre mètres de hauteur sur la limite est de l'extension. Il est précisé que le lot industriel n°12 pourra impacter les niveaux sonores sur les habitations situées à l'est sur Haynecourt, mais rien n'est mentionné pour l'autre lot industriel voisin n°7.

Par ailleurs, l'aire d'étude de la modélisation se limite à l'emprise du terrain d'assiette d'E-Valley sans prendre en compte les impacts liés à l'augmentation du trafic sur les voies d'accès (routes départementales 643 et 939).

L'autorité environnementale recommande d'élargir l'analyse d'impact du bruit aux voies d'accès dans un périmètre plus large et de réactualiser l'étude acoustique pour l'implantation des lots industriels 7 et 12.

II.4.6 Énergie, climat et qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les aménagements prévus, par l'imperméabilisation des sols, les constructions et le trafic routier qu'ils entraînent sont générateurs d'émissions de gaz à effets de serre et de pollution atmosphérique.

Les prairies et les boisements, par leur teneur en matière organique, constituent des réservoirs de carbone importants. La substitution de ces espaces par une surface imperméabilisée entraîne un déstockage du carbone des sols.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement

Mobilité et trafic routier

E-Valley sera desservie par les routes départementales 939 Arras-Cambrai et 643 Douai-Cambrai qui permettent de rejoindre les autoroutes A2 et A26. La zone E-Valley nord est connectée par un giratoire à la RD643 (page 459 de l'étude d'impact) et l'extension d'E-Valley sera raccordée au sud

par un giratoire qui sera créé sur la RD939 et qui desservira également le port intérieur de Marquion via une route restant à construire (pages 478 et 20). Il conviendrait de préciser comment l'accès à l'extension d'E-Valley pourra être assuré dans l'attente de la réalisation de cette route.

L'autorité environnementale recommande de préciser comment l'accès à l'extension d'E-Valley pourra être assuré dans l'attente de la réalisation de la route desservant le port intérieur de Marquion.

L'étude d'impact estime page 476 que le trafic généré par l'extension sud d'E-Valley sera de 449 poids-lourds par jour (449 émis + 449 reçus) et 1 555 véhicules légers par jour (1 555 émis + 1 555 reçus).

Cependant, l'étude de trafic ne tient pas compte des trafics qui seront générés par le port intérieur de Marquion de 156 hectares du canal Seine-Nord Europe annoncé à l'horizon 2030 (voir l'avis de l'Ae nationale du 10 novembre 2022⁵ - le volume de trafic poids-lourds du port est estimé à 700 poids lourds par jour page 288 de la pièce 7A du dossier de demande d'autorisation environnementale), ni de la future zone d'activités d'Haynecourt-Cambrai de 43 hectares attendue à l'horizon 2040, projets qui seront accolés à E-Valley. De plus, elle ne s'intéresse pas à l'impact sur le fonctionnement des échangeurs autoroutiers et ne vérifie que succinctement si le réseau autoroutier est en capacité d'accueillir les nouveaux trafics.

Une étude de trafic globale doit être faite en tenant compte des effets cumulés avec les projets connus du port intérieur de Marquion du canal Seine-Nord Europe et de la zone d'activités d'Haynecourt-Cambrai, en prenant en compte le réseau structurant départemental et national dans un périmètre large, ainsi qu'en précisant l'horizon cible en lien avec le phasage des autres projets. Cette étude de trafic devra prendre en compte en scénario de référence la fin de la concession SANEF en 2031 qui est susceptible de conduire à une modification de la répartition des trafics.

L'autorité environnementale recommande de faire une étude de trafic globale en tenant compte des effets cumulés avec les projets connus du port intérieur de Marquion du canal Seine-Nord Europe et de la zone d'activités d'Haynecourt-Cambrai, en prenant en compte le réseau structurant départemental et national dans un périmètre large, à différents horizons en lien avec le phasage des autres projets et en prenant en compte la fin de la concession SANEF en 2031 et donc des péages.

Compte tenu des développements économiques attendus dans la zone d'E-Valley, le territoire manque d'ambition en matière de transport alternatif à la voiture (développement de transport en commun, vélo). En effet, une seule ligne de bus serait à l'étude (page 488), mais son tracé et sa fréquence ne sont pas précisés. De plus, sans la création de voie attractive pour se rendre dans la zone (page 469), il est difficile d'inciter aux mobilités douces. On note toutefois qu'une piste cyclable est prévue page 484 au niveau du giratoire d'accès sud E-Valley - port de Marquion, sans qu'elle soit prolongée sur le chemin d'Haynecourt en direction d'E-Valley, et que le nouveau boulevard permettra les circulations piétonne et cyclable. Le recours au covoiturage et aux modalités douces dans l'enceinte d'E-Valley sont évoquées.

L'autorité environnementale recommande de renforcer les ambitions du projet sur le volet des transports en commun et du vélo compte tenu du développement économique prévu sur le secteur.

Les entreprises du site d'E-Valley pourront recourir aux transports fluvial et ferré pour le transport

⁵ https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/221110_csne_secteurs2a4_delibere_cle7c177e.pdf

des marchandises. Ainsi, l'accès au site d'E-Valley sera possible aux engins de brouettage⁶ circulant sur le port intérieur de Marquion, l'entrée sud ayant été travaillée pour leur permettre l'accès. Le port intérieur devrait également être raccordé au réseau ferré sur la voie Douai – Cambrai au niveau de la commune d'Aubenchew-Bac et disposer d'un quai fer de 1 000 mètres de long (pages 487-489). Les entreprises qui seront choisies pour s'installer sur le site d'E-Valley devront s'engager à utiliser ces modes alternatifs à la route. L'autorité environnementale note que l'étude de trafic ne prend en compte que le mode routier.

L'autorité environnementale recommande que les entreprises qui seront choisies pour s'installer sur le site d'E-Valley soient retenues en fonction de leurs engagements à utiliser les transports fluvial et ferré disponibles sur le port intérieur de Marquion pour les marchandises et qu'E-Valley affiche des ambitions pour le développement de ces modes de transport.

Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, climat

L'étude sur la qualité de l'air du site réalisée du 15/09/2025 au 22/09/2025 montre qu'il n'y a aucun dépassement des seuils réglementaires (page 403 de l'étude d'impact). La quantification des émissions de polluants atmosphériques générés par le trafic induit par le projet complet d'E-Valley a été réalisée sur la base des flux journaliers générés de 904 poids-lourds et 3 176 véhicules légers et en prenant en compte pour les poids-lourds un trajet de 3,849 kilomètres au sein de la zone nord et de 3,3 kilomètres au sein de la zone sud, pour les véhicules légers un trajet domicile travail moyen de 13,3 kilomètres. Il est considéré page 407 que l'impact sur l'environnement de ces émissions peut être considéré comme faible en comparaison de l'impact lié à la circulation existante au niveau des grands axes de circulation présents à proximité. Le trafic de la zone E-Valley augmentera d'environ 11,6 % les émissions associées aux transports des quatre axes de circulation (A2, A26, RD939 et 643). Les moyens pour réduire ces émissions sont précisées page 408 avec notamment l'électrification de 20 % des places des parkings pour véhicules légers ou le recours aux modes de transports alternatifs à la route moins polluants en lien avec le port intérieur de Marquion. Cependant, l'étude d'impact ne simule pas l'évolution de la qualité de l'air et ne permet pas de garantir le respect des valeurs limites réglementaires et des valeurs guide de l'OMS, basées sur des connaissances scientifiques récentes, qui tendent à montrer une toxicité accrue de la plupart des polluants atmosphériques.

L'autorité environnementale recommande de réaliser la simulation de la qualité de l'air au regard du trafic généré par E-Valley et de vérifier le respect des valeurs limites réglementaires et des valeurs guide de l'OMS.

Les émissions de gaz à effet de serre du projet ont été estimées pages 418 et suivantes de l'étude d'impact. Sur la base du ratio de 313 kgCO₂eq par m² établi sur la base des quatre premiers entrepôts construits sur la zone nord, il est estimé page 422 que la construction des entrepôts logistiques des zones nord et sud seront à l'origine de 240 481 tCO₂eq sur 50 ans. Cependant, aucun détail n'est fourni.

Les transports seront responsables de l'émission journalière de 18 tCO₂eq, soit 6 570 CO₂eq par an (page 424). Cependant, ces chiffres ne prennent pas en compte les trajets des poids-lourds en dehors du site qui peuvent être de plusieurs centaines de kilomètres. De plus, l'impact du projet devrait être examiné au regard d'un scénario de référence comprenant l'évolution des parcs routiers avec leur électrification.

⁶ engins de transports permettant la manutention de charges lourdes transportées par les navires ; ces engins ne sont pas admis sur les voies de circulation publiques

L'implantation du projet sur les parcelles de la BA 103 plutôt que sur une parcelle représentative de l'état de sol de l'agglomération de Cambrai évite le rejet d'environ 2 600 tCO₂eq (page 423). Compte tenu des hypothèses d'aménagement des espaces verts, le stockage de carbone dans les sols sera augmenté de près 5 800 tCO₂eq par rapport à la situation initiale de la BA103 (graphique page 423).

Sur la zone nord, 18 000 m³ d'enrobés et 43 000 m³ de béton ont été réutilisés sur le chantier évitant ainsi leur déplacement hors site et l'utilisation de matériaux naturels de substitution. Cela représente au total près de 700 tCO₂eq évitées par l'absence de transports de ces matériaux (page 420).

Les moyens pour réduire les gaz à effet de serre sont listés pages 427 et 428. Il est indiqué par exemple que deux bâtiments existants situés sur les lots 4 et 5 seront réhabilités, ce qui permettra de réduire l'empreinte carbone liée à leur déconstruction – reconstruction. D'autres actions précises de réduction des émissions des gaz à effet de serre auraient pu être identifiées pour la phase de construction telles que la mise en place d'une charpente bois ou le choix de bétons bas carbone ou lors de la phase exploitation comme l'électrification accélérée du parc de poids-lourds ou le recours aux modes fluvial et ferré.

L'autorité environnementale recommande :

- d'établir un bilan carbone⁷ complet et détaillé de l'opération en tenant compte des émissions directes, indirectes et induites émises en phase de travaux et d'exploitation, et notamment la partie transports en prenant en compte les trajets des poids-lourds en dehors du site et l'évolution des parcs routiers avec leur électrification et en considérant également les destructions de capacités de stockage de carbone générées par le projet voire les créations de capacités de stockage de carbone ;*
- d'identifier des actions précises de réduction des émissions des gaz à effet de serre pour les phases de construction et d'exploitation ;*
- de viser l'objectif de neutralité carbone du projet en mettant en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre pour viser a minima la neutralité carbone ;*
- de proposer un programme de suivi du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre afin de s'assurer que l'empreinte carbone du projet respecte a minima les objectifs de l'étude d'impact.*

Énergie

Les besoins en énergie du projet ont été estimés. La consommation électrique des 337 000 m² d'entrepôts de l'extension sud sera de près de 6 000 MWh pour l'éclairage et la charge des batteries (page 427). L'utilisation du gaz naturel ou de l'électricité est évoqué pour l'alimentation des chaudières pour le maintien hors gel.

La SNC E-Valley s'engage page 428 à ce que 100 % de la surface utile des toitures des entrepôts logistiques de l'extension et des quatre entrepôts restant à construire de la première phase soient équipés de panneaux photovoltaïques. Par ailleurs, 92 000 m² de ces panneaux seront installés au sol sur un terrain situé au sud de la première phase (page 429, projet Engie Green).

La possibilité de développement d'un réseau de chaleur pouvant desservir l'ensemble des lots en lien avec les deux lots industriels est évoqué page 409, ainsi que l'implantation éventuelle d'un méthaniseur page 429.

⁷ [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d'impact.pdf)

L'autorité environnementale recommande de poursuivre la démarche de réduction de l'empreinte carbone du projet en substituant les énergies carbonées par des énergies décarbonées, notamment pour le maintien hors gel des entrepôts, ou en développant un réseau de chaleur en lien avec les deux lots industriels.

Une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables aurait dû être réalisée. Ses conclusions ainsi que la description de la façon dont il en est tenu compte sont des pièces obligatoires de l'étude d'impact au titre de l'article R.122-5-VII du code de l'environnement. L'article L.171-4 du code de la construction impose qu'un taux minimal de 30 % de la surface de la toiture d'un bâtiment à usage commercial, industriel ou artisanal de plus de 500 m² d'emprise au sol ou d'un bâtiment à usage de bureaux de plus de 1 000 m² d'emprise au sol soit consacré à un procédé de production d'énergies renouvelables.

Au-delà des obligations réglementaires, un taux minimal plus important de production d'énergies renouvelables pourrait être imposé pour l'ensemble des lots.

L'autorité environnementale recommande :

- de réaliser une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables et, a minima, d'intégrer dans l'étude d'impact les conclusions de cette étude ainsi que la description de la façon dont il en a été tenu compte*
- d'imposer un taux minimal de production d'énergies renouvelables pour l'ensemble des lots.*