



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de construction d'une plateforme logistique
à Prouvy et la Sentinelle (59)**

n°MRAe 2018-2817

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France a été saisie le 31 juillet 2018 sur le projet de construction d'une plateforme logistique à Prouvy et la Sentinelle, dans le département du Nord.

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 pour avis à la MRAe.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 14 août 2018 :

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

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 25 septembre 2018, la présidente de la MRAe, après consultation des membres, a rendu 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. 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.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Synthèse de l'avis

Le projet de la société KSI consiste à construire une plateforme logistique comprenant des bureaux, 9 cellules de stockage et des locaux annexes pour une surface totale de 55 273 m², sur les territoires des communes de Prouvy et de la Sentinelle, dans le département du Nord. Le site occupera une surface d'environ 12,35 hectares pris sur des terres agricoles, dans la zone du parc d'activités de l'Aérodrome Ouest.

L'entrepôt est une installation classée pour la protection de l'environnement. Les produits stockés pourront être des matières combustibles, polymères, bois, papier/cartons. L'entrepôt ne permettra pas le stockage de matières dangereuses. Les habitations les plus proches sont situées à 230 mètres au sud-est du projet, de l'autre côté de l'autoroute A2 et l'étude de dangers montre qu'elles ne seront pas impactées même dans l'hypothèse d'un incendie généralisé des cellules.

Les enjeux environnementaux principaux liés au projet sont l'artificialisation des sols et les incidences sur les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, induits par le trafic routier.

Le dossier n'étudie pas de scénarios alternatifs en matière de localisation et de dimensionnement du projet, qui pourraient permettre de réduire l'artificialisation des sols ou d'en limiter les impacts, au travers par exemple d'infiltration des eaux pluviales, de végétalisation des parkings et des toitures.

L'analyse des impacts manque de précisions sur certains thèmes, notamment concernant les rejets atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre..

La prise en compte des incidences sur l'environnement est insuffisante. Il manque notamment des mesures d'évitement et de réduction des impacts dus à l'augmentation du trafic routier, par exemple en recourant aux infrastructures ferroviaires situées à proximité du site.

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.

Avis détaillé

I. Le projet de construction d'un bâtiment logistique à Prouvy et la Sentinelle

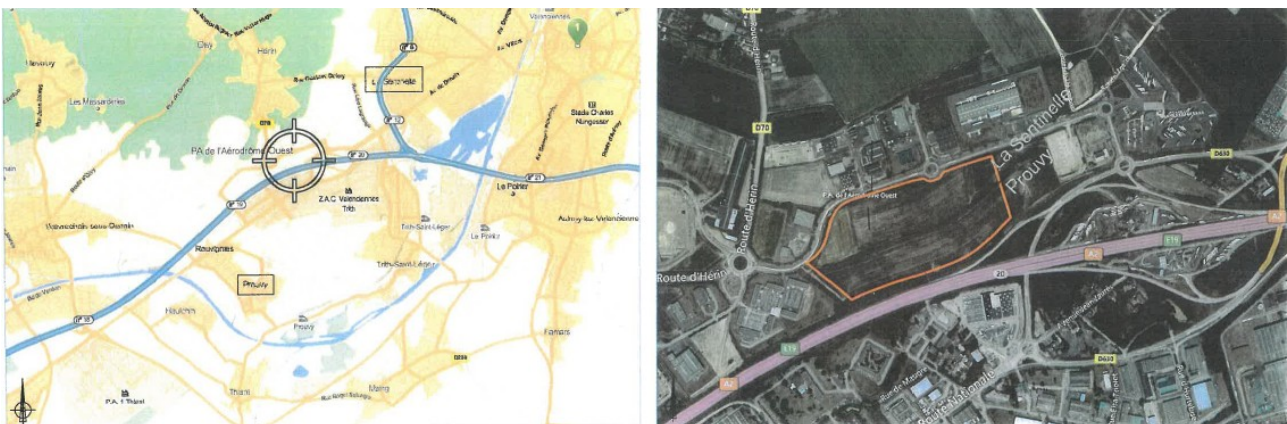
La société KSI a déposé deux dossiers de demande de permis de construire un bâtiment logistique sur le territoire des communes de Prouvy et de la Sentinelle, dans le département du Nord. L'entrepôt est une installation classée qui relève du régime d'autorisation pour le stockage de matières combustibles classables sous les rubriques 1510, 1530, 1532, 2662 et 2663 de la nomenclature des installations classées. Une demande d'autorisation environnementale unique relative à cette plateforme logistique a été déposée par la société APRC et est en cours d'instruction.

Les dossiers de permis de construire objet de la saisine ne comprennent pas l'étude d'impact mais des annexes de celle-ci. L'étude d'impact est présentée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale (version juillet 2017). Le présent avis porte sur cette étude d'impact et ses annexes.

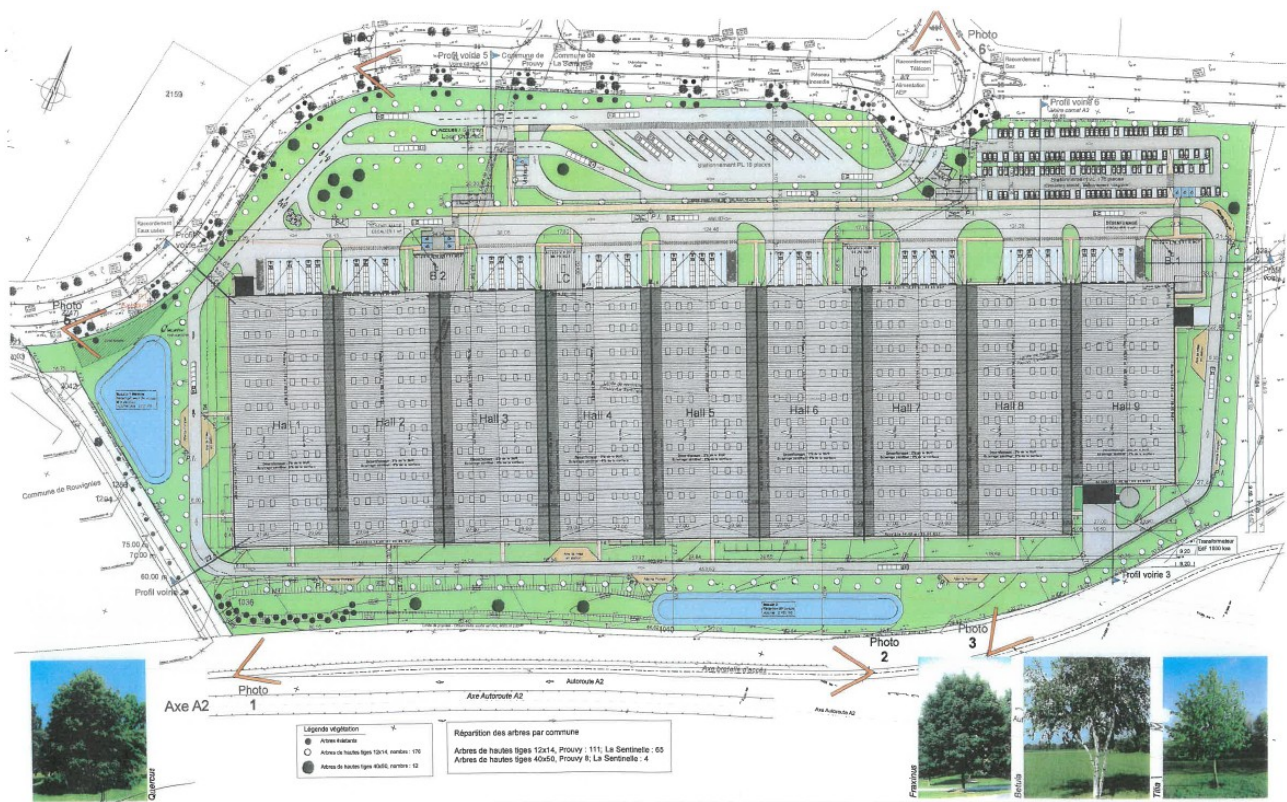
Le site du projet, bordé par l'autoroute A2 au sud, occupera une surface de 12,35 hectares pris sur des terres agricoles, dans le parc d'activités de l'Aérodrome Ouest. Le secteur d'implantation est un espace agricole comprenant une majorité de grandes cultures. La desserte du site se fait par le giratoire de la rue Aimé Césaire. Les habitations les plus proches sont situées à 230 mètres au sud-est du site, de l'autre côté de l'autoroute A2.

Le projet consiste à construire un entrepôt logistique comprenant 9 cellules de stockage ayant une emprise totale de 52 750 m² et à aménager des voiries et parkings. Le bâtiment aura une hauteur de 18,9 mètres.

Les produits stockés pourront être des matières combustibles, polymères, bois, papier/cartons. L'entrepôt ne servira pas au stockage de matières dangereuses.



Localisation du projet (source : dossier)



Plan du projet (source : dossier)

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.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, à l'eau, aux transports et à la mobilité, la qualité de l'air, l'énergie et le climat, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

Pour ce qui concerne l'enjeu risque technologique, l'étude de dangers montre que seul l'incendie généralisé des cellules aurait un effet à l'extérieur du site ; il concerne une bande paysagère de 0,02 hectare et ne touche pas les parties urbanisées (étude de danger page 174 et plan page 175) ; les autres risques (explosion et dégagement de fumée) restent dans l'enceinte.

II.1 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus

Le projet est situé en zone urbaine à vocation économique et d'activités (zone UE) des plans locaux

d'urbanisme de Prouvy et La Sentinelle. Le dossier conclut (page 64 de l'étude d'impact) à la conformité du projet avec la destination de la zone.

L'étude d'impact analyse l'articulation du projet avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Valenciennois (page 71) et précise la prise en compte des enjeux identifiés dans la note d'enjeux de l'État relative à la révision du plan de déplacements urbains du Valenciennois¹.

La compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie 2016-2021 est analysée page 99 de l'étude d'impact et il est conclu à une compatibilité du projet avec ce document. L'articulation avec le plan de protection de l'atmosphère de l'ancienne région Nord-Pas de Calais (page 106) est également analysée.

Concernant les autres projets connus, les cumuls d'impact sont analysés page 149 de l'étude. Il est précisé que, dans un rayon de 5km autour du site à l'étude, il existe 3 projets qui peuvent induire des incidences cumulées avec la plateforme logistique projetée. Le premier est porté par la société AMIVAL et concerne l'implantation d'une unité de formulation et de conditionnement d'aérosols au sein du parc d'activités de l'Aérodrome Ouest. L'effet cumulé mis en évidence porte sur l'augmentation du trafic routier dans la zone du parc d'activités. Cet effet a été jugé faible au regard de l'influence de l'autoroute A2 sur le trafic routier.

Le second projet est l'aménagement de l'Île Folien (programme de construction de logements et d'activités commerciales) à 4,8km de la zone d'étude. Le dossier ne recense pas d'impact cumulé pour ce second projet.

Enfin, le dossier met en avant le projet de création d'une station d'épuration sur la commune de Trith-Saint-Léger à 2,7km au sud-est de la zone d'étude sans impact cumulé recensé.

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

II.2 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact ne mentionne pas de scénarios de substitution et le justifie (page 154 de l'étude d'impact) par le fait que le terrain est en zone d'activités existante, bien desservi par le réseau routier et présente peu d'enjeux liés aux milieux naturels, hormis la zone humide qui sera préservée.

Cette justification ignore d'autres enjeux environnementaux, tels que l'artificialisation des sols, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Des variantes auraient pu être étudiées dans l'objectif de réduire l'emprise foncière du projet, ou de permettre de recourir à des modes de transport alternatif à la route pour les marchandises.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant les possibilités de solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes d'emplacement, de surface et

¹<http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-urbanisme-habitat-et-construction/Amenagement-urbanisme-et-planification/Les-documents-locaux-de-planification-PLU-POS-Carte-Communale/Planification-supra-communale-schemas-atlas/Les-Plans-de-Deplacements-Urbains-PDU/Le-PDU-de-l-agglomeration-Valenciennoise>

d'aménagement, et de justifier le choix d'une solution qui minimise les impacts sur l'environnement, et plus particulièrement dans le cas présent la consommation d'espace et les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, tout en répondant à l'objet du projet.

II.3 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Le résumé non technique est bien illustré par des documents iconographiques.

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 agricole de 12,35 hectares, dans une zone destinée par les plans locaux d'urbanisme des communes de Prouvy et de La Sentinelle à accueillir des activités artisanales, industrielles, commerciales et tertiaires.

Le dossier laisse apparaître deux zones de stationnement de véhicules au nord du site. La première d'une capacité de 16 places est destinée aux poids lourds, la seconde permet d'accueillir 187 véhicules légers. Le dossier ne précise pas selon quels critères l'offre de stationnement des véhicules a été dimensionnée et si le critère de la modération foncière a été utilisé.

L'artificialisation des sols agricoles sur une surface importante de 12,35 hectares, et particulièrement leur imperméabilisation, génère des impacts environnementaux souvent irréversibles, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols et des services qu'ils rendent pour notamment la maîtrise des eaux de ruissellement et le stockage de carbone.

L'autorité environnementale recommande :

- de démontrer que le dimensionnement et la conception de l'offre de stationnement ont été réalisées afin d'optimiser l'emprise au sol du projet et de réduire l'imperméabilisation et ses effets ;*
- d'analyser la possibilité de réduire les impacts de l'artificialisation en végétalisant les toitures et les parkings.*

II.4.2 Eau et milieux associés

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet conduira à l'imperméabilisation d'environ 8,2 hectares (page 122 de l'étude d'impact). Aussi présente-t-il des enjeux liés à la gestion quantitative et qualitative des eaux de ruissellement.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau

Les eaux pluviales de la voie destinée à la desserte incendie seront collectées par une noue d'infiltration plantée en vue d'un traitement par phytoremédiation des polluants organiques. Les eaux de ruissellement des surfaces imperméabilisées seront collectées dans des bassins, puis rejetées dans le réseau séparatif communal avec un débit maximum de 24,6 litres par seconde.

L'étude d'impact ne précise pas si, conformément à la disposition A-2-1 du SDAGE du bassin Artois-Picardie, l'infiltration a été recherchée.

L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité d'infiltrer les eaux pluviales du site pour réduire l'impact du projet..

Le dossier comprend un rapport sur les zones humides datant de février 2017, réalisé sous les recommandations du rapport naturaliste (annexe 7, pages 115 à 124 du document intitulé « APCR_Prouvy_Mémoire_réponse_060818 » joint au dossier d'autorisation environnementale.

Il met en évidence à l'extrême ouest du site, une zone humide d'environ 600 m² qui présente une végétation caractéristique des zones humides. Cette zone humide est préservée mais l'étude d'impact donne des surfaces différentes (280 m² ou 600 m²) et n'analyse pas les impacts du projet, et notamment des futures circulations d'eaux pluviales, sur cette zone humide.

L'autorité environnementale recommande d'étudier les impacts du projet sur la zone humide identifiée sur le site de projet et de clarifier la mesure de préservation prise (notamment la surface prise en considération et le mode de gestion).

II.4.3 Transports et mobilité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site d'implantation du projet est relié à l'autoroute A2 par un échangeur situé sur la route départementale 630 vers les rues François Durieux et Aimé Césaire.

L'entrepôt générera également un trafic routier de 120 poids lourds par jour et 240 véhicules légers par jour qui émettront des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre.

Les villes de Prouvy et La Sentinelle sont notamment traversées par les autoroutes A2 et A23, les routes départementales 630 et 70 dont le trafic important est source de nuisance et d'insécurité pour les riverains.

Enfin, des voies ferroviaires, dédiées au transport de fret, sont présentes à 700 mètres au sud du site dans la zone industrielle de Prouvy-Rouvignies. Le canal de l'Escaut est à 2,4 km au sud-ouest.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'impact du projet sur la circulation routière des communes de Prouvy et de La Sentinelle a été étudié de manière satisfaisante dans le dossier (pages 132 à 134 de l'étude d'impact).

Néanmoins, les effets du projet d'entrepôt sur le trafic routier doivent être aussi évalués au regard des autres projets dans le Valenciennois, et en particulier en tenant compte de la programmation de la zone d'activités.

L'autorité environnementale recommande d'étudier l'impact des effets cumulés sur la circulation routière du projet avec les autres projets de la zone d'activités.

➤ Prise en compte des transports et de la mobilité

L'étude développe l'analyse sur la desserte en transport en commun, du co-voiturage et l'utilisation des modes doux (page 161 à 162 du dossier d'autorisation). Elle précise que le projet est desservi par deux arrêts de la navette aéroport reliées au tramway et au centre-ville de Valenciennes. Le co-voiturage, notamment du personnel du futur site, est prévu par l'intermédiaire d'une plateforme informatique mise en place par le syndicat intercommunal des transports urbains de Valenciennes. Également, l'installation de deux abris à vélos de 140m² chacun est prévue dans l'enceinte de l'entrepôt.

Il est indiqué qu'un plan de mobilité, obligatoire dans ce cas, sera réalisé si la plate-forme embauche plus de 100 salariés. Des mesures complémentaires, avant même d'atteindre le seuil de 100 salariés, pourraient être envisagées, en recherchant des solutions mutualisées avec les autres activités sur le parc de l'Aéroport Ouest.

L'autorité environnementale recommande de compléter les mesures prévues pour éviter ou réduire l'usage du véhicule individuel par la recherche de solutions mutualisées à l'échelle du parc d'activités (plan déplacements inter-entreprise par exemple).

Par ailleurs, le dossier ne présente aucune solution alternative au transport routier concernant le transport des marchandises. Pour ce type d'activités logistiques, il est regrettable que le recours aux infrastructures ferroviaires adaptées au transport des marchandises et à proximité du site, n'ait pas été envisagé, ni qu'ait été analysée la possibilité d'un recours au transport fluvial, pour limiter l'impact du projet sur le trafic routier².

L'autorité environnementale recommande d'étudier et de présenter des solutions favorisant l'utilisation de solutions alternatives au transport routier.

II.4.4 Qualité de l'air, énergie et climat

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'augmentation du trafic routier aura un impact sur les émissions de polluants atmosphériques et de

² Le canal de l'Escaut se situe à 2;4 km du site

gaz à effet de serre.

Par ailleurs, l'entrepôt consomme de l'énergie pour l'éclairage, le chauffage des locaux sociaux, la climatisation des bureaux et les installations de charge de l'accumulateur. Les chaudières de chaufferie utiliseront le gaz naturel et le groupe motopompe sprinkler sera alimenté par une cuve à fioul.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Le dossier étudie les rejets atmosphériques en carbone, notamment provenant du chauffage, de la moto-pompe du sprinkler et du trafic routier engendré par le projet (pages 123 à 127 de l'étude d'impact). Pour le trafic routier, l'analyse des émissions de polluants et de gaz à effet de serre est menée uniquement sur les rues Aimé Césaire et Durieux. Par ailleurs, les effets cumulés avec les autres projets ne sont pas étudiés.

Le dossier précise que les consommations prévisionnelles du site s'établissent à 67 tonnes d'équivalent-carbone par an pour les consommations électriques et gaz (chaudière). La quantification des émissions de polluants et de gaz à effet de serre générées par le trafic routier est par contre incomplète. Les résultats partiels montrent une augmentation significative des émissions de polluants atmosphériques (de 6 à plus de 15 % selon les composés et la rue considérée) et les gaz à effet de serre (de 10 à plus de 15 % selon la rue considérée).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des rejets atmosphériques (polluants et gaz à effet de serre) dus au trafic routier généré par le projet, et ce au-delà des deux rues à proximité du projet. Elle recommande également d'étudier cet impact cumulé avec celui des autres projets de la zone d'activités afin que puissent être envisagées des mesures d'évitement ou de réduction adéquates.

➤ Prise en compte de la qualité de l'air, de l'énergie et du climat

Le bâtiment intègre dans sa conception quelques mesures de réduction de consommation d'énergie, notamment en matière d'utilisation de matériaux isolants et de récupération de l'énergie par une ventilation double flux. Ces mesures pourraient être complétées avec la production d'énergie renouvelable pour réduire les émissions.

L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité d'utiliser les toitures pour la production d'énergie renouvelable, qui pourrait compenser pour partie la consommation d'énergie engendrée par le projet.

Par ailleurs, comme déjà signalé, le dossier n'envisage pas l'utilisation du fret ferroviaire, moins émetteur de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques comme une alternative à l'utilisation exclusive du transport routier par poids lourds, et n'analyse pas non plus les possibilités qui pourraient être offertes par le transport fluvial. Il est considéré qu'étant donné la proximité des autoroutes A2 et A23, les impacts du projet sont faibles. La préexistence d'une pollution ne saurait néanmoins justifier son augmentation, même minime comparativement à la situation initiale.

De même que n'est pas évoquée la possibilité de recours à des modes alternatifs de transport des marchandises, le dossier n'envisage pas de solutions de réduction des impacts du trafic, au travers par exemple de la rationalisation des trajets logistiques.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des voies d'évitement, ou sinon de réduction puis de compensation, des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générées par les transports induits par le projet.