



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
à Sancourt, Sailly-lez-Cambrai
et Raillencourt-Sainte-Olle (59)**

n°MRAe 2018-2457

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 31 mai 2018 à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'un entrepôt dans la zone d'aménagement concertée Actipole A2 à Sancourt, Sailly-lez-Cambrai et Raillencourt-Sainte-olle, dans le département du Nord.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Valérie Morel, Denise Lecocq, M^Étienne Lefebvre.

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 pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 22 août 2017 :

- l'agence régionale de santé de la région Hauts-de-France ;*
- le service départemental d'incendie et de secours ;*
- la direction départementale des territoires et de la mer*

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. 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.

Synthèse de l'avis

La société CHEMIN VERT (groupe SIL), spécialisée dans la logistique, projette la construction d'un entrepôt logistique d'une emprise au sol de 53 254 m² sur le territoire des communes de Sancourt, Saily-lez-Cambrai et Raillencourt-Sainte-Olle.

Le bâtiment s'implantera sur les dernières parcelles disponibles au sein du parc d'activités Actipôle de l'autoroute A2.

Les enjeux relatifs aux risques sont appréhendés de façon globalement satisfaisante. Il serait souhaitable de développer une approche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur les milieux naturels. Les enjeux liés aux transports mériteraient d'être plus développés, notamment en ce qui concerne l'accès des personnels de l'entreprise et des entreprises voisines.

Les impacts cumulés avec les autres installations situées à proximité ne sont pas étudiés.

Les 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

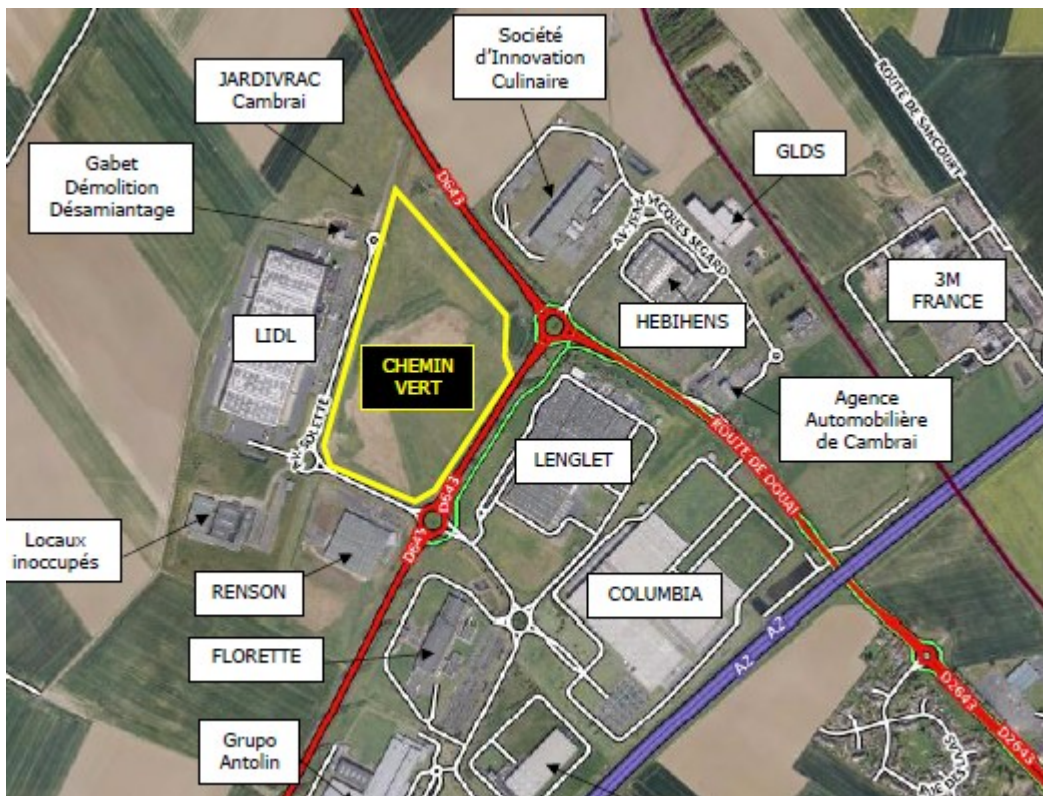
I. Le projet d'entrepôt logistique

Le projet consiste à construire un unique bâtiment de grande taille, composé de 8 cellules destinées au stockage de matière combustibles¹. Une neuvième cellule est dédiée au stockage de matières inflammables (solides, liquides, aérosols).

L'emprise au sol est de 53 254 m² (dont 51 480 m² pour l'entrepôt et 1 774 m² pour les locaux annexes). La hauteur des cellules au faitage est de 13,70 m impliquant un volume global de stockage de 700 412 m³. Le projet intègre des places de stationnement VL et PL ainsi que les réseaux et voiries divers nécessaires à son fonctionnement.

Le projet s'implante dans le parc d'activités Actipôle de l'A2 à cheval sur 3 communes, Sancourt, Saily-lez-Cambrai et Raillencourt-Sainte-Olle. La parcelle retenue est au centre d'un secteur où sont déjà implantés d'autres établissements.

Plan de situation (source : dossier p 61)



¹Matières combustibles et plastiques au sens de la réglementation des installations classées incluant notamment les produits alimentaires.

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 aux milieux naturels, aux transports et aux risques accidentels, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

Par ailleurs, étant donné la surface du projet, *l'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des mesures telles que la végétalisation des toitures et parking, l'utilisation des toitures pour la production d'énergie renouvelable.*

II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact comprend le contenu exigé par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

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

Le projet d'entrepôt est implanté en zone urbaine économique (Uea) et est conforme avec le plan local d'urbanisme de la commune de Raillancourt-Sainte-Olle.

Les communes de Sailly-lez-Cambrai et Sancourt ne disposant pas de document d'urbanisme, c'est le règlement national d'urbanisme qui s'y applique. Compte tenu de l'urbanisation déjà existante sur la zone, le projet peut être autorisé.

Par ailleurs, le parc d'activités Actipôle de l'A2 dispose d'un règlement qui précise que les établissements à usage d'activités industrielles comportant des installations classées pour la protection de l'environnement sont autorisés. Le projet est donc conforme avec l'affectation des sols définie dans les documents d'urbanisme qui lui sont applicables.

Le dossier met en évidence la compatibilité du projet avec les orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie 2016-2021.

Le projet pourrait avoir un effet cumulé avec le projet HES Logistique, localisé dans le même parc d'activités, en ce qui concerne l'augmentation du trafic routier.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Le dépôt de ce dossier a été motivé par l'implantation dans un parc d'activités, la localisation du site, sa situation géographique avantageuse (accès direct à l'autoroute A2 et à proximité immédiate du croisement des autoroutes A2 et A26 (Calais-Reims-Strasbourg). Le réseau routier régional est également bien représenté avec le RD 643 (vers Douai et Lille) et la RD 939 (vers Arras).

Il se justifie également par un rapprochement d'un des clients de la société, minimisant ainsi les distances d'apport des matières stockées.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation à formuler sur ce point.

II.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et conforme à l'étude générale. Il reprend les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

II.5 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.5.1 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'intègre au sein d'une zone d'activités existante, sur une friche qui présente de faibles potentialités écologiques. Quatre entités sont présentes sur la zone d'implantation à savoir, une culture en friche, une pelouse, une zone rudérale² et une friche prairiale.

Seule la friche prairiale semble présenter une potentialité écologique avec la présence potentielle d'espèce protégée et/ou d'intérêt patrimonial.

A plus large échelle, 3 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)³ de type I sont répertoriées dans un rayon de 5 km autour du site.

Qualité de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale présentée est de bonne qualité et exhaustive. Les données bibliographiques permettent de cibler les cortèges d'espèces potentiellement présentes sur la zone. Cette étude bibliographique a été complétée par un inventaire initial qui s'est déroulé sur deux périodes, à savoir 4 passages échelonnés de mars à juin 2017 et un passage en septembre 2017.

Cette méthodologie permet d'avoir une bonne approche de la potentialité écologique et des impacts du projet sur les parcelles utilisées. Les espèces recensées confirment la potentialité écologique pressentie au niveau de la friche prairiale (3 espèces sont vulnérables au niveau national⁴ et 5 quasi menacées⁵).

➤ Prise en compte des milieux naturels

Le calendrier des travaux de dégagement d'emprise sera adapté de façon à ce que ces derniers soient réalisés hors des périodes de reproduction dans les zones où des espèces sensibles sont présentes. Dans les zones non bâties le permettant, la végétation sera laissée à l'état naturel. Le projet respectera une charte végétale, les espèces choisies seront celles qui sont naturellement présentes dans la région.

Cependant, aucune mesure précise n'indique la façon de prendre en compte les espèces vulnérables ou quasi-menacées.

2 Végétation pionnière qui colonise un lieu après un bouleversement ou une modification de l'écosystème.

3 « marais de Cambrai et bois Chenu », « bois de Bourlon et marais de Thun-l'Évêque » et « bassins d'Escaudœuvres »

4 Linotte mélodieuse, Pipit farlouse, Chardonneret élégant

5 Bruant jaune, Bruant proyer, Fauvette grise, Traquet motteux, Faucon Crécerelle

L'autorité environnementale recommande :

- *de définir précisément les mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts sur les espèces vulnérables ou quasi-menacées ;*
- *que les travaux de dégagement d'emprise du projet soient réalisés durant les mois de janvier/février, en dehors des périodes nuptiales et pré-nuptiales pour l'avifaune ;*
- *de choisir un mode de gestion extensif des espaces non bâtis permettant le maintien de végétations herbacées spontanées et de la faune qui en dépend, plutôt qu'une approche strictement paysagère et horticole.*

II.5.2 Transports et mobilités

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'intègre dans le parc d'activités Actipôle A2 qui est desservi par les axes RD 643 et RD 2643 (route de Douai), l'autoroute A2 étant située à proximité. Ces axes connaissent déjà un trafic important.

Les marchandises seront réceptionnées et expédiées par voie routière. Le site du projet devrait à terme accueillir environ 150 poids-lourds et 150 véhicules légers par jour (soit au total 600 mouvements jour).

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Le dossier présente le trafic existant sur les trois axes (source DREAL Hauts-de-France 2015), une estimation de l'impact du projet sur le trafic routier est réalisée. L'augmentation du trafic est estimée à 4,2 % pour le trafic global (véhicules légers et poids-lourds) sur la RD 643. L'axe privilégié de circulation des poids-lourds sera cependant l'autoroute A2, pour laquelle il est estimé une augmentation relative du trafic de 2 %.

L'étude utilisée est suffisamment récente pour avoir une bonne vision de l'impact du projet.

Le trafic du projet HES Logistique situé sur la zone d'activité et récemment autorisé est précisé mais n'est pas répercuté dans l'étude.

➤ Prise en compte des déplacements

L'implantation s'effectue sur une zone déjà destinée à des activités industrielles et donc déjà dégradée au niveau des flux routiers.

Pour les déplacements du personnel, aucune indication sur les dessertes par les transports en commun, ni par les modes d'acheminement alternatifs n'est présentée. Le dossier présenté ne prend pas en compte les modes de déplacements et d'accès au site pour les salariés.

Le dossier aurait gagné à aborder les éventuelles possibilités pour le personnel à limiter l'utilisation de son véhicule au profit des transports en commun et, à défaut, du covoiturage ou à d'autres modes de déplacement moins polluants. Le dossier aurait gagné également à présenter une étude cumulée avec tous les projets récents à proximité de l'autoroute A2.

L'autorité environnementale recommande :

- *que la partie relative au mode de déplacement et d'accès au site pour les salariés soit complétée ;*
- *que le dossier soit complété par un volet relatif au cumul de trafic avec tous les projets récemment installés ou autorisés (dont le projet HES Logistique) à proximité de l'autoroute A2.*

II.5.3 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les enjeux classiques liés à ce type de projet sont l'incendie d'une cellule de stockage de matière combustible avec possibilité de propagation aux cellules adjacentes, incendie d'une cellule de stockage de matières inflammables et le développement de fumées noires et de fumées toxiques consécutives à l'incendie d'une cellule de stockage.

De par la présence de l'Oléoduc de défense commune « Cambrai-Dunkerque » et « Cambrai-Anvers » qui longe le terrain du projet à l'ouest, un risque d'endommagement de celui-ci et des impacts associés est possible durant la phase des travaux.

➤ Qualité de l'étude de danger

Un résumé non technique de l'étude de dangers est présenté dans le dossier. L'étude de dangers a permis de recenser l'ensemble des phénomènes dangereux susceptibles d'être rencontrés sur le site au travers d'une analyse préliminaire des risques. Conformément à la méthodologie des études de dangers reprise dans l'arrêté ministériel du 11 avril 2017, l'exploitant a étudié les scénarii d'incendie d'une cellule compte tenu des dispositions constructives envisagées.

➤ Prise en compte des risques

Les phénomènes susceptibles d'avoir des effets à l'extérieur des limites de propriété ont fait l'objet d'une modélisation des effets. Au vu des mesures de prévention qui seront observées et des mesures de protection qui seront mises en place, de phénomène dangereux pouvant entraîner des conséquences significatives pour les populations voisines, les risques sont maîtrisés.

Concernant la présence de l'oléoduc le porteur de projet s'est rapproché de l'exploitant de ces canalisations et se conformera aux instructions délivrées par celui-ci en matière de travaux à proximité.

L'autorité environnementale attire l'attention de l'exploitant sur la nécessité de maîtriser la phase de travaux du projet, celle-ci pouvant être à l'origine de danger potentiel. L'exploitant sensibilisera tous les intervenants durant la phase de chantier sur cette source potentielle de danger. L'exploitant prendra toutes les dispositions nécessaires pour réduire tout risque de dommages sur les ouvrages enterrés.