

## **GOODMAN FRANCE**

**Projet de bâtiment logistique  
sis ZAC du Parc d'Activité de la Vallée de l'Escaut  
Commune d'Onnaing (59)**

**Mémoire de réponse à l'avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale des Hauts-de-France**

**OCTOBRE 2018**

**RAPPORT NPCP170363/MRAE/V1**

## I. INTRODUCTION

### I.1 IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

La société GOODMAN France bien connue dans le domaine de la logistique et du développement s'est engagée dans la réalisation d'un entrepôt sur la commune d'Onnaing. La société GOODMAN France est le véhicule qui porte la réalisation du bâtiment.

DEMANDEUR : GOODMAN France

REPRESENTE PAR : M. Eric BOUTOILLE  
Directeur Technique France

STATUT JURIDIQUE : SARL

N° DE SIRET : 40862735400074

SIEGE SOCIAL : **GOODMAN FRANCE**  
62, rue de la Chaussée d'Antin  
75009 PARIS

COORDONNEES DU PROJET : ZAC du Parc d'Activité de la Vallée de l'Escaut  
59264 ONNAING

RESPONSABLE DU PROJET : M. Alexandre MUEL  
Technical Development Manager

Téléphone fixe : 01 55 35 08 51

Courriel : alexandre.muel@goodman.com

### I.2 CONTEXTE

La société GOODMAN a déposé, à la préfecture du nord le 11 juin 2018, le dossier de demande d'autorisation relatif au projet de construction d'un entrepôt localisé sur la commune d'Onnaing (59).

Ce dossier étant 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. La mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) de la région des Hauts-de-France s'est réunie le 31 juillet 2018 à Lille, afin d'émettre l'avis délibéré de la MRAE sur le projet.

Ce mémoire tend à répondre aux commentaires formulés par la MRAE et à faciliter la lecture du dossier mis à jour. De plus, des précisions ou des modifications du projet sont présentées dans ce document.

GOODMAN France Onnaing (59)	Projet de bâtiment logistique Mémoire de réponse	Octobre 2018
--------------------------------	---	--------------

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

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'analyser l'articulation du projet avec le SCoT du Valenciennois ;*
- *de justifier la prise en compte des enjeux identifiés dans la note d'enjeux relative à la révision du plan de déplacements urbains du Valenciennois*

L'analyse du positionnement du projet par rapport au SCoT est présentée au paragraphe VI.9 : « Le Schéma de Cohérence Territoriale du Valenciennois (SCoT) a été approuvé le 17 février 2014. Les orientations et objectifs sont les suivants :

- Partie 1 : affirmer l'organisation rationnelle et équilibrée du territoire  
*Le projet sera conforme au PLU d'Onnaing (paragraphe VI.1).*
- Partie 2 : armature verte et bleue
  - o Chapitre 1 : préserver et valoriser les ressources naturelles et agricoles du Valenciennois de manière durable à travers l'armature verte et bleue  
*Le projet n'est localisé sur aucun réservoir écologique ou corridor écologique.*
  - o Chapitre 2 : mettre en valeur les paysages et les éléments patrimoniaux structurants du territoire, facteurs d'attractivité du Valenciennois  
*Une étude paysagère a été réalisée dans le but d'intégrer au mieux le projet dans son environnement.*
  - o Chapitre 3 : valoriser une qualité urbaine et paysagère du territoire et adapter la ville au changement climatique pour un cadre de vie plus désirable  
*Une étude paysagère a été réalisée dans le but d'intégrer au mieux le projet dans son environnement. Le projet a été élaboré de façon à limiter les risques inhérents à l'activité de logistique et les nuisances environnementales associées (Partie 5 Etude de dangers de ce dossier et paragraphe III de l'étude d'impact).*
- Partie 3 : l'armature urbaine et économique
  - o Chapitre 5 : développer la mobilité durable en optimisant les infrastructures de transport et les déplacements  
*Le déplacement en transports en commun sera possible. Des aires de stationnement pour les vélos seront prévues.*
  - o Chapitre 6 : renforcer l'attractivité économique du Valenciennois

*Le projet contribue au développement économique de l'agglomération en s'implantant notamment dans une zone à vocation d'activités économiques. »*

La compatibilité du projet avec le Plan de Déplacements Urbain est détaillée dans le VI.7 : « Le projet inclura la mise en place d'actions et de sensibilisations visant à réduire le trafic de véhicules légers vers la plateforme, permettant de réduire le trafic engendré par l'activité (covoiturage, utilisation du vélo, des transports en commun...).

### II.3 Scénarios et justification des choix retenus

*Compte tenu des enjeux en termes de consommation foncière, l'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives, en termes d'emplacement ou de surface retenue pour le projet, afin de minimiser les impacts sur l'environnement.*

L'emplacement retenu pour ce projet s'est fait compte tenu du projet de la Métropole de Valenciennes de développer des activités dans cette ZAC, notamment de logistique. De plus, cette zone présente un bassin de l'emploi intéressant à développer ainsi que des axes stratégiques pour la logistique (autoroute A2 et frontière belge à proximité notamment).

### II.4 Résumé non technique

*L'autorité environnementale recommande de mieux illustrer le résumé non technique avec des documents iconographiques.*

Des illustrations ont été ajoutées au résumé non technique.

#### II.5.1 Consommation foncière

*L'autorité environnementale recommande de démontrer que le dimensionnement de l'offre de stationnement a été réalisé afin d'optimiser l'emprise au sol du projet et de réduire les effets de l'imperméabilisation.*

Le projet a été conçu afin d'être en adéquation avec le PLU en termes d'espaces de stationnement.

*L'autorité environnementale recommande :*

- d'étudier des solutions moins consommatrices d'espace ;*
- d'analyser la possibilité de végétaliser les toitures et les parkings.*

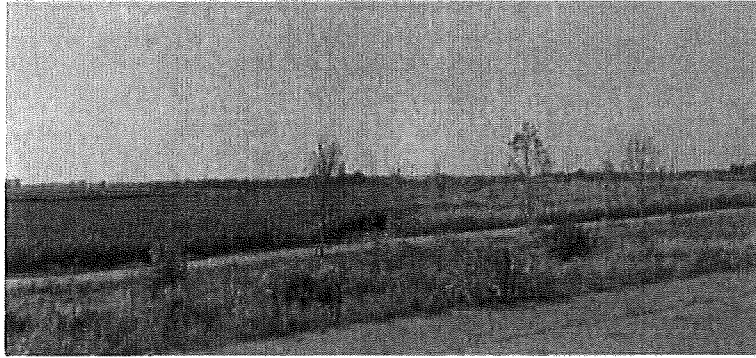
Le volet paysager a été réalisé dans l'optique de réduire l'impact du projet sur la faune et la flore et la consommation foncière en espaces imperméabilisés.

#### II.5.2 Paysage et patrimoine

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude paysagère par l'étude de l'impact du projet sur le patrimoine minier vu depuis l'autoroute A2 et de l'illustrer par des photomontages.*

L'étude d'impact a été complétée dans le paragraphe II.1.10 et dans le paragraphe III.9.1 « impact sur le paysage minier ». A noter que, d'après l'étude de qualification et de protection des paysages miniers remarquables de novembre 2015, publiée par la DREAL Nord-Pas-de-Calais, la zone d'implantation du projet n'est pas considérée comme présentant un intérêt paysagé pour le patrimoine minier (absence de cône de vue notamment).

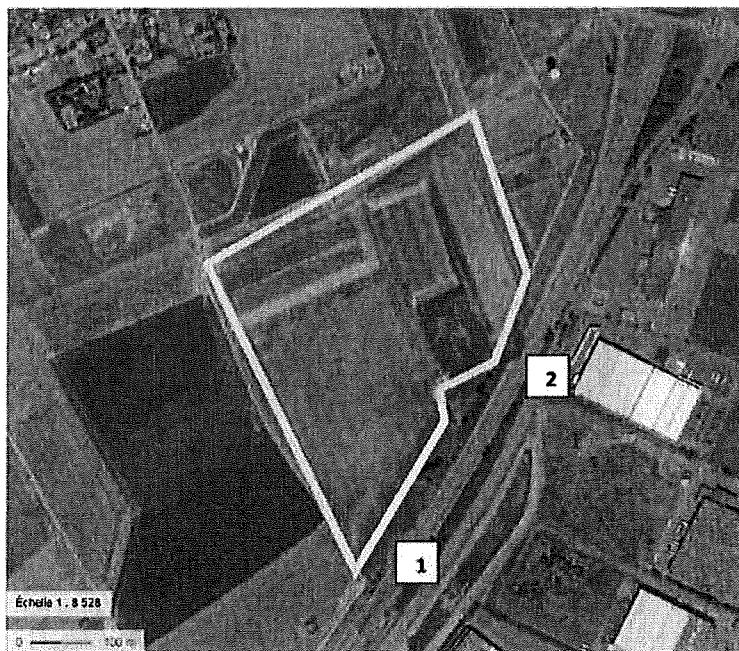
Cela est vérifié sur les images disponibles sur Google Street View depuis l'A2 donnant sur le terrain du projet :



Vue 1



Vue 2



Point de vue des photos Street View

*L'autorité environnementale recommande de présenter des photomontages permettant de visualiser les mesures paysagères envisagées pour l'insertion du bâtiment dans l'environnement.*

Les mesures paysagères sont présentées en détails dans l'annexe 7 avec la notice paysagère et le plan. Le dossier ne comporte pas de photomontages.

### II.5.3 Milieux naturels

*L'autorité environnementale recommande de préciser le calendrier des inventaires afin de pouvoir en apprécier la suffisance.*

L'inventaire s'est fait en septembre 2015.

*L'autorité environnementale recommande d'annexer au dossier les atlas cartographiques relatifs aux milieux naturels.*

L'atlas a été ajouté en annexe 4.

*L'autorité environnementale recommande de proposer des mesures d'évitement ou de réduction concernant la destruction des nichées.*

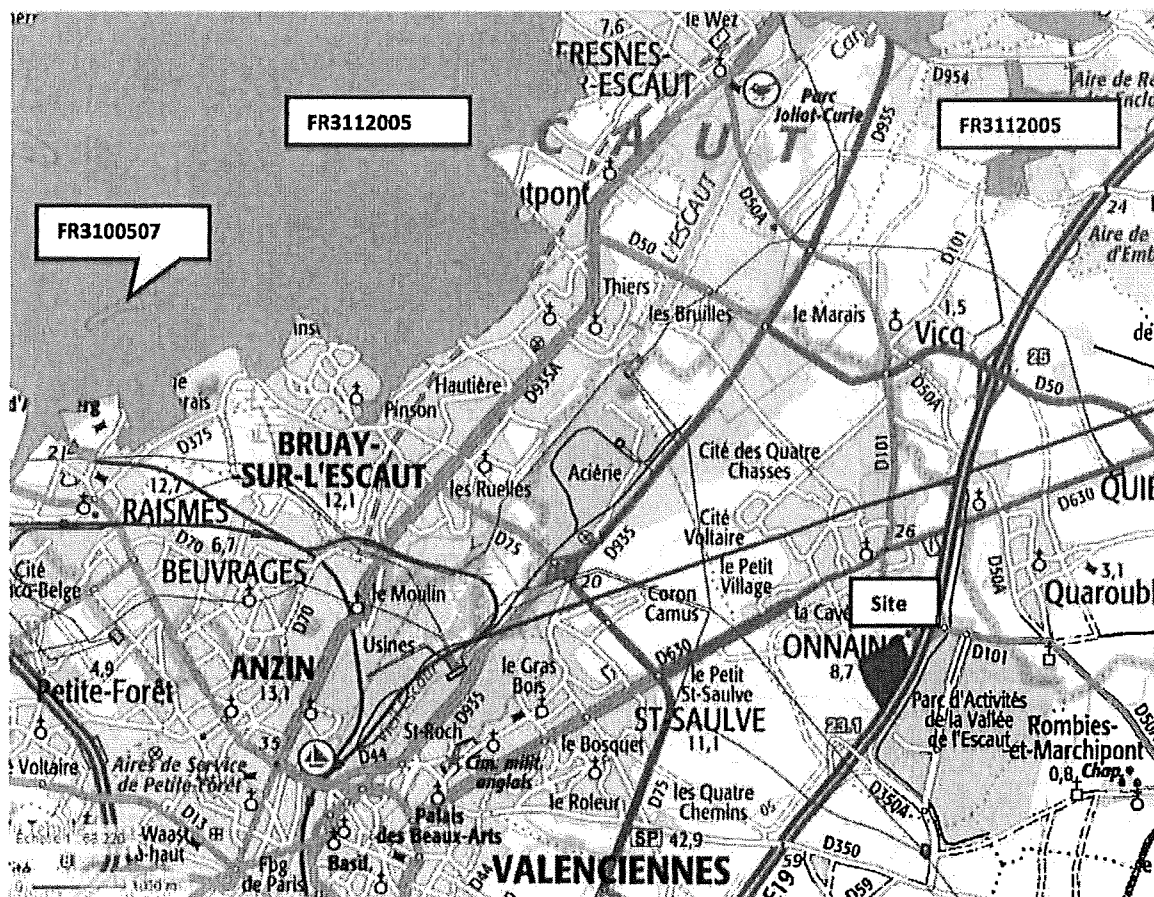
Le paragraphe III.10.2 a été modifié en ce sens : « L'impact principal identifié pour la faune concerne la destruction d'individus lors de la phase travaux. Afin de réduire cet impact, les travaux seront organisés de façon à éviter les périodes de reproduction et de nidification des espèces recensées sur le terrain. Cette mesure permettra de réduire le risque de destruction d'espèce.

De plus, dans le cadre du projet, une étude paysagère a été menée afin de mettre en place un aménagement paysager qui respectera les enjeux écologiques de la zone. Ainsi, seront privilégiés les essences indigènes, les végétaux liés aux milieux agricoles et bocager et une flore attractive pour la faune locale (voir détail dans le paragraphe III.9 et en annexe 7) ».

### II.5.4 Évaluation des incidences Natura 2000

*L'autorité environnementale recommande de présenter une carte de localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000 aux alentours.*

Une carte de localisation est présente au paragraphe II.1.8.1c) et III.11 :



### II.5.5 Ressource en eau (quantité et qualité)

*L'autorité environnementale recommande de préciser les impacts du projet sur l'aire d'alimentation du captage prioritaire identifié par le SDAGE du bassin Artois-Picardie.*

L'information est présente au paragraphe II.1.3.7 et a été ajoutée au paragraphe VI.2 : « Au chapitre 5.4, le SDAGE liste les captages prioritaires. Les captages les plus proches du projet (présentés au paragraphe II.1.3.7.a de ce dossier) ne font pas partie des captages prioritaires. Le site n'est pas inclus dans un périmètre de protection d'un captage. »

### II.5.6 Risques naturels et technologiques

*L'autorité environnementale recommande de présenter une cartographie de superposition des effets thermiques avec les enjeux du secteur et d'y inclure une légende pour les différents effets.*

Le plan de représentations des flux thermiques est présenté en annexe de l'étude de danger, il a été complété avec la légende des effets des flux thermiques.

*L'autorité environnementale recommande de présenter les mesures pour garantir le confinement d'un incendie dans l'enceinte du site.*

Les mesures permettant de garantir le confinement d'un incendie sur site sont :

- Le retrait du bâtiment des limites de propriété,
- La réalisation de cellule de stockage de surface maximal de 12 000m<sup>2</sup> séparées par des murs coupe-feu REI 120 ou REI 240,

- La mise en place de mur coupe-feu REI 120 en limite est et ouest du bâtiment,
- La mise en place d'un système de sprinkler compatible avec les produits stockés,
- Des poteaux incendie répartis tout autour du site, des aires de mise en station, de manœuvre et des routes de circulation pour les services de secours,
- 2 réserves d'eau d'extinction incendie.
- Des RIA et des extincteurs seront présents dans le bâtiment
- En phase exploitation un plan de défense incendie sera réalisé qui établira l'ensemble de procédure d'alerte et d'intervention. des exercices incendie seront réalisés.

### **II.5.7 Santé, nuisances**

*L'autorité environnementale recommande de prévoir des mesures acoustiques en phase d'exploitation et de compléter éventuellement les mesures de réduction des émissions sonores.*

Ces mesures seront prévues en phase d'exploitation.

### **II.5.8 Mobilité**

*L'autorité environnementale recommande de présenter les données et évolutions du trafic sur les routes départementales 101 et 630 et d'évaluer les effets cumulés avec les autres projets de la zone d'aménagement concerté.*

Le paragraphe III.6.1 a été détaillé en ce sens :

« A proximité du site, le trafic moyen journalier annuel est de 38 988 véhicules dont 7 757 poids lourds, par jour sur l'autoroute A2.

Ces données de 2015 ont été fournies par la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

D'après les données fournies par le département du Nord, le trafic moyen journalier annuel est de 11 174 véhicules dont 515 poids lourds, par jour sur la RD630 à proximité du site. Le trafic moyen journalier annuel est de 4 8791 véhicules dont 199 poids lourds, par jour sur la RD101.

Le flux de véhicules prévu dans le projet est de l'ordre de 500 poids-lourds en moyenne et 1600 véhicules légers par jour. Les poids lourds arriveront et iront vers les axes routiers principaux de la zone sans traverser le centre des agglomérations.

En considérant que 100 % du flux de véhicule emprunte une route, le trafic généré par le site représente l'impact suivant :

		A2
Trafic moyen journalier annuel tous véhicule		38 988
Trafic moyen journalier annuel de poids lourds		7 757
Trafic généré par le site	Véhicules légers	1 600
	Poids lourds	500
Impact généré par le site	Tous véhicules	4 %
	Poids lourds	1,2 %

		RD630
Trafic moyen journalier annuel tous véhicule		11 174
Trafic moyen journalier annuel de poids lourds		515
Trafic généré par le site	Véhicules légers	1 600



	Poids lourds	500
Impact généré par le site	Tous véhicules	14 %
	Poids lourds	4,4 %

		RD101
Trafic moyen journalier annuel tous véhicule		4 891
Trafic moyen journalier annuel de poids lourds		199
Trafic généré par le site	Véhicules légers	1 600
	Poids lourds	500
Impact généré par le site	Tous véhicules	32 %
	Poids lourds	10 %

Ces calculs considèrent que tous les véhicules empruntent le même axe ce qui est extrêmement majorant, les véhicules pouvant se disperser sur les différents axes de la zone en fonction de l'origine géographique du personnel et des clients.

Cependant, on considère que la majorité des poids-lourds empruntera l'A2, étant donné que c'est un axe majeur, reliant notamment le site à la frontière belge. L'impact des poids lourds sur le trafic de la RD630 et RD101 sera donc bien inférieur à 4,4% et 10 %.

En revanche, concernant les véhicules légers, la provenance des employés est plus aléatoire.

La route RD101 étant la seule route desservant directement le projet, un impact important sur le trafic est à prévoir sur la portion en sortie de site (représentant 32% du trafic actuel dans le cas majorant), notamment entre l'échangeur de l'A2 et le carrefour avec l'autoroute RD360.

L'impact sur les axes principaux de la zone est donc modéré du fait de l'affluence déjà existante sur les routes de la zone et de la présence d'axe secondaire susceptible d'être empruntés par les véhicules.

Le trafic généré par ce nouveau bâtiment sera significatif, notamment au regard de la portion de la route RD101 en sortie de site.

La mise en place d'actions et de sensibilisations visant à réduire le trafic de véhicules légers vers la plateforme permettra de réduire cet impact. »

*L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures envisagées pour faciliter le recours aux transports en commun, cheminements doux (comme par exemple, l'installation d'abris à vélo...), au co-voiturage par le personnel.*

Le paragraphe III.6.2 a été détaillé en ce sens : « en termes de transports en commun, trois lignes de bus, dont deux régulières, desservent la commune d'Onnaing, avec des arrêts à environ 1 km du site. Un abri à vélos est prévu sur site. »

*L'autorité environnementale recommande d'étudier et de présenter des solutions favorisant l'utilisation du transport des marchandises par le ferroviaire et le fluvial.*

Le mode de transport de marchandise sur le site sera routier étant donné la localisation du site. L'utilisation de modes ferroviaire et fluvial en amont et en aval de l'entrepôt dépendra de la société qui occupera ce dernier.

*L'autorité environnementale recommande de réduire le nombre de places de stationnement pour s'adapter aux besoins réels.*

Le projet a été conçu afin d'être en adéquation avec le PLU en termes d'espaces de stationnement.

### **II.5.9 Énergie**

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

La région d'implantation n'est pas propice au développement de l'énergie solaire en raison du taux d'ensoleillement limité. De plus, l'implantation de telles installations en toiture imposerait des contraintes conséquentes en termes de sécurité incendie.