



**KALIÈS**

Étude & conseil  
en environnement,  
énergie & risques industriels

**NOTE DE RÉPONSE À L'AVIS DE LA MISSION  
RÉGIONALE D'AUTORITÉ  
ENVIRONNEMENTALE**

**Log'S**

Créateur de solutions logistiques

**CHEMIN VERT  
SAILLY-LEZ-CAMBRAI**

Fait à Bihorel, le 8 juin 2018

Réalisé par :

**A. VARIN**

Validé par :

**E. CUVELIER**

KALIÈS – KA17.08.005.v2

## **PREAMBULE**

La présente note a pour objectif de répondre à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale des Hauts-de-France n°MRAe 2018-2457 en date du 31/05/2018 faisant suite au dépôt par la société CHEMIN VERT le 14/05/2018 du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale complété relatif à la construction d'un entrepôt logistique de stockage de produits combustibles et inflammables sur les communes de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE et SANCOURT (59, Hauts-de-France) (dossier référencé KA17.08.005.v2).

Point	Remarque de la MRAE	Réponse de CHEMIN VERT
<p>Synthèse de l'avis</p>	<p>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 m<sup>2</sup> sur le territoire des communes de Sancourt, Sailly-lez-Cambrai et Raillencourt-Sainte-Olle.</p> <p>Le bâtiment s'implantera sur les dernières parcelles disponibles au sein du parc d'activités Actipôle de l'autoroute A2.</p> <p>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.</p> <p>Les impacts cumulés avec les autres installations situées à proximité ne sont pas étudiés.</p> <p>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 cijoint.</p>	<p>Les réponses de CHEMIN VERT aux remarques détaillées de la MRAE concernant les milieux naturels et les transports sont présentées plus loin dans le tableau.</p> <p>Les impacts cumulés du projet avec les autres installations déjà présentes ou projetées à proximité du projet CHEMIN VERT ont été étudiés au chapitre 15 de l'étude d'impact du DDAE.</p>
<p>Milieux naturels</p>	<p>[...] 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.</p> <p>L'autorité environnementale recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de définir précisément les mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts sur les espèces vulnérables ou quasi-menacées ;</li> <li>• que les travaux de déagagement d'emprise du projet soient réalisés durant les mois de janvier/février, en dehors des périodes nuptiales et pré-nuptiales pour l'avifaune ;</li> <li>• 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.</li> </ul>	<p>La possibilité de mettre en œuvre une végétalisation des toitures ou du parking et d'utiliser les toitures pour la production d'énergie renouvelable sera envisagée par CHEMIN VERT, qui en étudiera la faisabilité technico-économique pour prendre sa décision.</p> <p>Les mesures qui seront mises en place par la société CHEMIN VERT pour réduire ou compenser les impacts sur le milieu naturel sont détaillées au chapitre 6 de la Notice de potentialités écologiques réalisée par RAINETTE et fournie en Annexe 6 du DDAE, et synthétisées au paragraphe 3.6 de l'étude d'impact du DDAE.</p> <p>Comme préconisé au paragraphe 3.6.2 B) de l'étude d'impact et au paragraphe 6.2.2.1 de la Notice de potentialités écologiques, afin d'éviter les risques de destruction et de perturbation d'individus pour une majorité de groupes faunistiques et en particulier pour l'avifaune nicheuse, les travaux de déagagement d'emprise seront réalisés autant que possible en-dehors de la période de reproduction et d'élevage des jeunes s'étendant de mars à août. Ils seront donc préférentiellement réalisés entre septembre et février.</p> <p>Comme préconisé au paragraphe 3.6.2 C) de l'étude d'impact et au paragraphe 6.3.3.1 de la Notice de potentialité écologiques, certains espaces non bâtis bénéficieront d'un mode de gestion différenciée par fauche tardi-estivale, plus extensif que l'entretien conventionnel et/ou horticole de certains espaces verts qui le nécessitent. Ainsi, les espèces végétales pourront accomplir pleinement leurs cycles.</p>

Point	Remarque de la MRAE	Réponse de CHEMIN VERT																			
Transports et mobilités	<p>Le trafic du projet HES Logistique situé sur la zone d'activité et récemment autorisé est précisé mais n'est pas répertorié dans l'étude.</p> <p>L'autorité environnementale recommande 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.</p>	<p>Pour rappel, les données de trafic indiquées dans l'étude d'impact du DDAE sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>§ 10.2 : le trafic généré par l'activité du projet CHEMIN VERT est estimé à 150 véhicules légers et 150 poids lourds soit 600 mouvements par jour sur la RD 643 et l'A2, et 300 mouvements par jour sur la RD 2643, les poids lourds n'empruntant pour la plupart pas cet axe,</li> <li>§ 15.2 : le trafic de véhicules lié au projet HES Logistique est de 142 véhicules soit 284 mouvements par jour.</li> </ul> <p>Ainsi, le pourcentage d'augmentation de trafic sur les principaux axes routiers attribuable aux activités cumulées des deux projets est le suivant :</p> <table border="1" data-bbox="502 235 821 1198"> <thead> <tr> <th>Axe</th> <th>Trafic Moyen Journalier Annuel 2015</th> <th>Trafic journalier dû au cumul des deux projets</th> <th>Augmentation du trafic engendrée par les deux projets</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RD 643</td> <td>14 251</td> <td>884</td> <td>6,2 % dont 4,2 % pour CHEMIN VERT</td> </tr> <tr> <td>RD 2643</td> <td>7 785</td> <td>584</td> <td>7,5 % dont 3,9 % pour CHEMIN VERT</td> </tr> <tr> <td>A2</td> <td>29 800</td> <td>884</td> <td>3,0 % dont 2 % pour CHEMIN VERT</td> </tr> </tbody> </table> <p>L'augmentation de trafic générée par le cumul des deux projets est donc limitée, d'autant plus que le calcul précédent considère dans une approche majorante que tous les véhicules se rendant et partant des sites empruntent l'ensemble des axes routiers, ce qui est peu probable en pratique.</p> <p>Comme indiqué au paragraphe 15.2 de l'étude d'impact, le projet HES Logistique est le seul projet situé dans la zone d'étude ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale durant les 3 dernières années (le projet CONCERTO DEVELOPPEMENT ayant fait l'objet d'un avis en 2015 a été abandonné). Les données de Trafic Moyen Journalier Annuel utilisées dans le tableau ci-avant datent de 2015, le trafic des projets mis en service avant cette date est pris en compte.</p>				Axe	Trafic Moyen Journalier Annuel 2015	Trafic journalier dû au cumul des deux projets	Augmentation du trafic engendrée par les deux projets	RD 643	14 251	884	6,2 % dont 4,2 % pour CHEMIN VERT	RD 2643	7 785	584	7,5 % dont 3,9 % pour CHEMIN VERT	A2	29 800	884	3,0 % dont 2 % pour CHEMIN VERT
Axe	Trafic Moyen Journalier Annuel 2015	Trafic journalier dû au cumul des deux projets	Augmentation du trafic engendrée par les deux projets																		
RD 643	14 251	884	6,2 % dont 4,2 % pour CHEMIN VERT																		
RD 2643	7 785	584	7,5 % dont 3,9 % pour CHEMIN VERT																		
A2	29 800	884	3,0 % dont 2 % pour CHEMIN VERT																		

Point	Remarque de la MRAe	Réponse de CHEMIN VERT
Transports et mobilités	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'autorité environnementale recommande que la partie relative au mode de déplacement et d'accès au site pour les salariés soit complétée.</p>	<p>Les employés du site pourront utiliser les lignes de bus gérées par la société Transports Urbains du Cambrésis (TUC) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la ligne n°6, dont l'arrêt « Zone industrielle » est desservi toutes les heures et situé à environ 1,5 km au sud du projet,</li> <li>• la ligne n°7, dont l'arrêt « Mouchotte » est desservi toutes les heures et situé à environ 980 m au sud-est du projet.</li> </ul> <p>Ces deux lignes permettront aux employés d'atteindre en 10 minutes environ la gare de Cambrai-Ville, qui dessert notamment LILLE, BUSIGNY, VALENCIENNES, SAINT-QUENTIN et DOUAI.</p> <p>Les salariés dont le domicile n'est pas desservi par les transports en commun seront incités à pratiquer le covoiturage ou à se déplacer en vélo (un local vélos est prévu sur le site).</p>
Risques technologiques	<p>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.</p>	<p>La phase chantier du projet fera l'objet d'une attention particulière de CHEMIN VERT afin de réduire tout risque de dommages sur les ouvrages enterrés et particulièrement sur la canalisation de l'Oléoduc de Défense Commune « CAMBRAI-DUNKERQUE » et « CAMBRAI-ANVERS ».</p> <p>Comme indiqué au paragraphe 2.1.4 de l'étude d'impact, CHEMIN VERT respectera les prescriptions fournies par l'exploitant de la canalisation et l'arrêté préfectoral de servitude d'utilité publique du 30/01/2017. A noter que la canalisation est située hors de l'emprise du terrain du projet.</p>

