



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DU NORD
ARRONDISSEMENT DE CAMBRAI



SAILLY-LEZ-CAMBRAI



SANCOURT



RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE



Créateur de solutions logistiques

S.A.S. CHEMIN VERT (Groupe Log'S)

RAPPORT d'enquête publique	Tribunal administratif de LILLE : Décision du Président du T. Adm. E 18000092 / 59 du 11 juin 2018. Préfet des Hauts-de-France, préfet du Nord : Arrêté préfectoral en date du 12 juillet 2018.
Objet : Siège de l'enquête : <i>Mairie de SAILLY-LEZ-CAMBRAI</i>	Enquête publique relative à la demande d'autorisation présentée par la société du Chemin Vert, de construire et d'exploiter un entrepôt logistique sur le territoire des communes de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE, ouverte au public du 20 août au 20 septembre 2018.
Commissaire enquêteur :	Titulaire : Jean-Marie JACOBUS , retraité du ministère de la Défense.

CAUDRY, le 7 octobre 2018

Jean-Marie **JACOBUS**
Commissaire enquêteur

SOMMAIRE

LEXIQUE	3
1. Présentation du projet	5
1.1. Préambule	5
1.2. Objet de l'enquête	5
1.3. Cadre juridique	5
1.4. Caractéristiques générales du projet soumis à enquête	6
2. Contexte	9
2.1. Contexte décisionnaire	9
2.2. Justification du choix de l'implantation du projet sur la zone Actipôle de l'A2	9
2.3. Motivation du projet	9
3. Enjeux	10
3.1. État initial de la zone et des milieux	10
3.2. Les incidences du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser	16
3.3. Effets potentiels sur la santé	19
3.4. Étude des dangers	
3.5. Effets cumulés du projet liés aux activités présentes sur le secteur	20
3.6. Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes	21
4. Concertation	21
4.1. L'avis de l'autorité environnementale	21
4.2. Réponse du porteur du projet à l'avis de l'A.E.	23
4.3. L'avis du SDIS du Nord	25
4.4. Synthèse du commissaire enquêteur sur la concertation	25
5. Organisation et déroulement de l'enquête	26
5.1. Désignation du commissaire enquêteur	26
5.2. Dossier d'enquête	26
5.3. Déroulement de l'enquête	28
6. Observations du public	32
6.1. Contribution du public	32
6.2. P.V. de synthèse	32
6.3. Mémoire en réponse	33
7. Conclusion du rapport	33
8. Annexes	
Annexe I : Plan du Parc d'activités Actipôle de l'A2	34
Annexe II : Avis du SDIS du Nord	36
Annexe III : Copies du certificat d'affichage des maires de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE	44
Annexe IV : Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur	48
Annexe V : Mémoire en réponse du pétitionnaire	52

LEXIQUE

Sigle - Acronyme	Définition
AE	Autorité environnementale
AOE	Autorité organisatrice de l'enquête
ARS	Agence régionale de santé
ATMO	Association agréée de surveillance de la qualité de l'air en France
BRGM	Bureau de recherches géologiques et minières
BSS	Banque de données du sous-sol
CAC	Communauté d'agglomération de Cambrai
CH ₄	Méthane
CLP	Classification, labelling, packaging
CO ₂	Oxyde de carbone
DCE	Directive cadre sur l'eau
DDAE	Dossier de demande d'autorisation environnementale
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
EDCH	Eau destinée à la consommation humaine
I2M2	Indice invertébré multi-métrique
IBD	Indice biologique diatomées
IBGN	Indice biologique global normalisé
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
LEMA	Loi sur l'eau et les milieux aquatiques
MES	Matières en suspension
MRAE	Mission régionale d'autorité environnementale
MO	Maître d'ouvrage
N ₂ O	Oxyde nitreux
PLU	Plan local d'urbanisme
PNR	Parc naturel régional
PPRI	Plan de prévention des risques « inondation »

Sigle - Acronyme	Définition
PRG	Pouvoir de réchauffement global
RNU	Règlement national d'urbanisme
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SAS	Société par actions simplifiées
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
SEVESO	Identification des risques associés à certaines activités industrielles dangereuses et mesures nécessaires pour y faire face (directive)
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
UTCF	Utilisation des terres, leurs changements et la forêt
VLE	Valeur limite d'exposition
ZCS	Zone spéciale de conservation
ZICO	Zone importante pour la conservation des oiseaux
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique
ZRE	Zone de répartition des eaux
ZPS	Zone spéciale de conservation

1. PRÉSENTATION DU PROJET.

1.1. Préambule.

En France, les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique sont soumis aux prescriptions de la Loi n° 76 663 du 19 juillet 1976 modifiée, relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (I.P.C.E.). Cette Loi a été codifiée dans le livre V du Code de l'environnement et la définition des I.P.C.E. telle qu'énoncée ci-dessus, contenue dans son article L.511-1.

Les I.P.C.E. qui présentent de graves dangers ou inconvénients pour les intérêts visés à l'article L.511-1 du Code de l'environnement sont soumises à autorisation. L'autorisation ne peut être accordée que si ces dangers ou inconvénients peuvent être prévenus par des mesures que spécifie l'arrêté préfectoral d'autorisation.

C'est à cette fin que la SAS CHEMIN VERT, qui projette de construire et d'exploiter une plateforme logistique dans le Cambrésis, sollicite une autorisation auprès du Préfet.

1.2. Objet de l'enquête.

La société CHEMIN VERT envisage de construire, sur une plateforme logistique à créer, un entrepôt de stockage dans la zone d'activités de l'Actipôle de A2, sur le territoire des communes de SAILLY-LEZ-CAMBRÉSIS, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE, toutes trois situées dans le département du Nord.

Des demandes de permis de construire ont été déposées, à cet effet, par le pétitionnaire auprès de ces communes.

Le projet prévoit une emprise foncière de 137 824 m² dont 51 125 m² pour l'emprise au sol des bâtiments.

Le stockage des produits se fera dans l'ensemble des neuf cellules composant l'entrepôt.

Parmi les matériaux et produits appelés à être stockés, souvent temporairement, sur le site, un certain nombre est soumis, selon leur nature et en fonction de leur dangerosité, au **régime d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.**

L'obtention de cette autorisation nécessite préalablement une enquête publique, laquelle fait l'objet du présent rapport.

1.3. Cadre juridique.

- Loi n° 83-360 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;
- Code de l'environnement : Articles L. 123-1 et suivants, R 123-1 et suivants ;
- Code de l'environnement : Articles L. 511-1 et suivants, L. 515-1 à L. 515-12, R.511-9 et suivants ;
- Code de l'environnement : Articles L. 210-1 et suivants, L. 214-1 et suivants, R. 214-1 et suivants, R.181-1 et suivants, R414-1 et suivants ;

- Code de l'urbanisme : Articles L. 421-1 et suivants, R. 421-1 et suivants ;
- Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois Picardie approuvé le 20 novembre 2009 ;
- Demande en date du 5 mai 2018 présentée par monsieur Franck GRIMONPREZ, président de la SAS CHEMIN VERT - 390 rue du Calvaire – 59811 LESQUIN, en vue d'obtenir l'autorisation de construire et d'exploiter un entrepôt logistique sur la Z.A.C. Actipôle de l'A2 sur les communes de SAILLY-LEZ-CAMBRÉSIS, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE ;
- Dossiers de demande d'autorisation environnementale et de demande de permis de construire produits à l'appui de cette demande ;
- Arrêté d'enquête publique du Préfet des Hauts-de-France, préfet du Nord, en date du 12 juillet 2018.

1.4. Caractéristiques générales du projet soumis à enquête.

1.4.1. Nature et caractéristiques du projet.

Le projet de la société CHEMIN VERT relève de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement.

En effet, il s'agit ici de la construction d'un entrepôt de stockage d'une superficie de 51 125 m² dans le Parc d'activités de l'Actipôle de l'A2 dont la nature des produits stockés est soumise à **autorisation** au titre des rubriques de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, à savoir :

- **1510 (1) Entrepôts couverts** (stockage de matières, produits ou substances combustibles en quantité **supérieure à 500 tonnes** dont le volume est **supérieur ou égal à 300 000m³** (*entrepôt d'un volume total de 702 248 m³*) ;
- **1530 (1) Dépôt de papiers, cartons ou matériaux combustibles analogues** y compris les produits finis conditionnés, la quantité stockée étant **supérieure à 50 000m³** (*stock de papier/carton : 235 800 m³*) ;
- **1532 (1) Stockage de bois sec ou matériaux combustibles analogues**, y compris les produits finis conditionnés, le volume susceptible d'être stocké étant **supérieur à 20 000m³** (*stock de marchandise en bois et palettes vides : 235 800 m³*) ;
- **2662 (1) Stockage de polymères** (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques), le volume susceptible d'être stocké étant **supérieur ou égal à 40 000m³** (*stockage de matières plastiques (granulés et assimilés) d'une capacité maximale de 235 800 m³*) ;
- **2663-1 (1-a) Stockage de pneumatiques et produits dont 50% au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères** (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques), à l'état alvéolaire ou expansé tels que mousse de latex, de polyuréthane, de polystyrène, etc., le volume susceptible d'être stocké étant **supérieur ou égal à 45 000m³** (*produits constitués à plus de 50% en masse de mousse de polymère, marchandises à base de mousse...*) : **235 800 m³** ;
- **2663-2 (1-a)** Dans les autres cas et pour les pneumatiques, le volume susceptible d'être stocké étant **supérieur ou égal à 80 000m³** (*produits constitués à plus de 50% de la masse de polymères autres qu'alvéolaires : 235 800 m³*) ;

- **1450 (2)** **Stockage ou emploi de solides facilement inflammables** : la **quantité totale** susceptible d'être présente dans l'installation étant **supérieure à 1 tonne** (*stockage de solides facilement inflammables : 3000 tonnes en cellule 9*) ;

ainsi que d'autres produits ou locaux soumis à **enregistrement** au titre de la rubrique suivante :

- **4331 (2)** **Liquide inflammable de catégorie 2 ou catégorie 3 à l'exclusion de la rubrique 4330** la quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation, y compris les cavités souterraines étant **supérieure à 100 tonnes mais inférieure à 1000 tonnes** (*masse maximale de liquides inflammables de catégorie 2 ou 3 susceptibles d'être stockés : 945 tonnes en cellule 9*) ;

ou **déclaration** au titre des rubriques suivantes :

- **4320 (2)** **Aérosols extrêmement inflammables ou inflammables de catégorie 1 ou 2, contenant des gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou des liquides inflammables de catégorie 1**, la quantité totale ou susceptible d'être présente dans l'installation étant **supérieure à 15 tonnes mais inférieure à 150 tonnes** (*masse maximale d'aérosols contenant des gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou des liquides inflammables de catégorie 1 susceptible d'être stockée : 115 tonnes*) ;
- **2925** **Ateliers de charge d'accumulateurs**, la puissance maximale de courant continu utilisable pour cette opération étant **supérieure à 50 kW** (*la puissance maximale de courant continu utilisable est de 200 kW*).

ou encore **non classé** au titre des rubriques suivantes

- **4321** **Aérosols extrêmement inflammables ou inflammables de catégorie 1 ou 2, contenant des gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou des liquides inflammables de catégorie 1**, la quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant **inférieure à 500 tonnes** (*masse maximale d'aérosols ne contenant pas de gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou des liquides inflammables de catégorie 1 susceptible d'être stockée : 115 tonnes en cellule 9*) ;
- **2910-A (2)** **Installation de combustion** fonctionnant au gaz dont la puissance thermique maximale est **supérieure à 2 MW mais inférieure à 20 MW** (*chaufferie fonctionnant au gaz naturel de puissance thermique nominale de 1506 à kW*) ;
- **4734-2** **Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution**, la quantité totale susceptible d'être présente dans les installations y compris les cavités souterraines étant **inférieure à 50 tonnes au total** (*fioul domestique pour la motopompe sprinkler stocké dans le local sprinklage : une cuve de 1 m3 soit 0,88 tonne et fioul domestique pour la motopompe poteaux incendie stocké dans le local sprinklage : une cuve de 200 l. soit 0,176 tonne, soit un total de 1,056 tonne*).

L'établissement n'entre pas dans le champ d'application du décret 2014-284 du 3 mars 2014 qui détermine les dispositions communes aux installations classées pour la protection de l'environnement susceptibles de créer des accidents majeurs impliquant des substances soumises qui reprend la directive européenne 2012/18/CE du 4 juillet 2012, dite « SEVESO III », la somme des substances ou préparations dangereuses visées par l'annexe I de cet Arrêté (gaz combustibles, liquides inflammables) étant inférieure au seuil de classement.

Enfin, en application de la Loi sur l'eau, le projet est soumis à **déclaration** au titre de la nomenclature précisée par l'article R. 214-1 du Code de l'environnement, à savoir la rubrique suivante :

- **2.1.5.0. Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol**, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant **supérieure à 1 ha. mais inférieure à 20 ha.** (*la surface de ruissellement reliée au bassin d'infiltration sera de 96 032 m², soit 9,6032 ha.*)

1.4.2. Localisation.

L'entrepôt de la SAS CHEMIN VERT sera construit dans le Parc d'activités Actipôle de l'A2. Ce parc et ses extensions sont implantés sur les communes de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE, SANCOURT, SAILLY-LEZ-CAMBRAI et TILLOY-LEZ-CAMBRAI et s'étendent sur environ 170 hectares. Il est situé à proximité de l'autoroute A2 et des routes départementales RD 643 (CAMBRAI-DOUAI) et RD 939 (CAMBRAI-ARRAS).

Le terrain sur lequel doit s'implanter le projet est actuellement à l'état de friche agricole. Il occupe plusieurs parcelles d'une superficie de 46 006 m² sur la commune de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, 85 749 m² sur la commune de SANCOURT et 6 069 m² sur celle de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE, soit un total de 137 824 m².

Ce terrain est délimité (voir plan annexe I) :

- au Nord-Est : par le bassin de collecte des eaux pluviale du Parc, la RD 643, puis les sites FLEURY-MICHON et CLOG ;
- au Sud-Est : par la voie de desserte interne du Parc (RD 643 – rue Jean-Jacques Segard) et l'imprimerie LENGLET ;
- au Sud : par un rond-point situé à l'intersection de la RD 643 et l'avenue de la Solette, puis la société FLORETTE
- au Sud-Ouest : par la voie de desserte interne au Parc (avenue de la Solette), les sociétés COGETIL et RENSON ;
- au Nord-Ouest : par la voie de desserte interne du Parc (avenue de la Solette), les sociétés LIDL (entrepôts), GABET démolition et JARDIVRAC.

Le terrain se situe à une altitude moyenne comprise entre 70 et 75 mètres et son sol est constitué de limon et de craie. Le caractère dominant de son environnement est marqué par les bâtiments industriels de la zone d'activités et par les terrains environnants, en l'état de terres agricoles. Les habitations les plus proches sont situées à plus de 900 mètres.

Présentation du projet.

La société CHEMIN VERT projette d'implanter sur le terrain décrit *supra* une plateforme logistique qui occupera la totalité de l'emprise foncière.

Sur cette plateforme, un entrepôt de stockage d'une superficie de 51125 m² sera construit. Il sera constitué de 9 cellules et intègrera des bureaux et locaux sociaux ainsi que des locaux techniques. Il aura une hauteur au faîtage de 13,70 mètres, soit un volume total approximatif de 410000 m³. L'ensemble des bâtiments, VRD inclus, occupera une surface au sol d'environ 70000 m². Le reste de la plateforme sera constitué de voiries, de quais de chargement, de parkings PL et VL, de bassins destinés à l'infiltration, le tamponnement et la rétention des eaux diverses et des produits dangereux et des espaces verts.

La destination de l'entrepôt est de recevoir des marchandises, de les stocker dans un temps variable en fonction de leur type et des conditions du marché puis, selon les commandes, de les ventiler et, après conditionnement, de les réexpédier.

Ces opérations sont complétées par une activité de transport, assurée par une flotte de poids lourds. Le trafic généré par la plateforme est évalué à environ 150 camions/jour, soit 300 mouvements par jour.

Afin de limiter les impacts sur l'environnement, des mesures adaptées d'évitement, notamment en modifiant la conception initiale du projet, de réduction et de compensation ont été envisagées par le maître d'ouvrage.

2. CONTEXTE.

2.1. Contexte décisionnaire.

Afin de répondre aux besoins d'un client déjà présent sur le secteur et ayant de fortes perspectives de développement, la SAS CHEMIN VERT a décidé de mettre en œuvre ce projet de construction d'un entrepôt logistique.

Le choix du lieu a donc été effectué en tenant compte du foncier disponible, de la proximité avec le premier des futurs locataires de l'entrepôt et avec des axes routiers majeurs, particulièrement adaptés aux activités de logistique.

Afin de donner la possibilité aux futurs locataires de l'entrepôt de stocker tous types de produits, la société CHEMIN VERT a fait le choix de demander l'autorisation d'exploiter un entrepôt pouvant accueillir les principaux combustibles classiques (carton/papier, polymères, plastiques, produits en mélange) ainsi que, dans une cellule dédiée, des produits dangereux (solides inflammables, liquides inflammables, aérosols).

2.2. Justification du choix de l'implantation du projet sur la zone Actipôle de l'A2.

L'activité du client partenaire de LOG'S dont les marchandises seront stockées dans l'entrepôt CHEMIN VERT est localisée sur la commune de CAMBRAI. Ce client stocke actuellement ses marchandises dans un entrepôt situé sur la commune d'ARRAS.

Ainsi, le positionnement du site d'implantation du projet permet de se rapprocher de l'activité du client partenaire et donc de limiter les distances parcourues pour les réceptions de marchandises.

Par ailleurs, l'emprise de l'entrepôt actuel d'ARRAS ne peut être étendue, et aucun entrepôt vide répondant au besoin du futur occupant n'est disponible à proximité.

2.3. Motivation du projet.

Quatre critères principaux motivent le projet :

- *Économique* : site qui offre de nombreuses potentialités et propose de nombreux équipements et aménagements permettant aux industriels d'exploiter rapidement leur terrain tout en répondant à bon nombre de leurs préoccupations ;
- *Social* : projet qui, s'il se concrétise, est porteur d'emplois dans une région fortement touchée par le chômage ;
- *Géographique* : une localisation du site, à proximité d'axes routiers importants, qui facilite son accessibilité et fournit un pré-équipement conséquent (moyens incendie, rejets d'eau, etc.) ;
- *Environnemental* : une situation du site à l'écart des zones urbanisées, desservi par des axes de desserte évitant les agglomérations et offrant des dégagements rapides, des distances de transport considérablement réduites, qui se traduisent par une pollution atmosphérique et des nuisances sonores moindres pour les populations.

3. ENJEUX.

Les enjeux présentés dans ce paragraphe sont le fruit d'une synthèse de l'étude d'impact figurant dans le dossier d'enquête publique et ne constitue en aucun cas un jugement de valeur sur les thèses et conclusions développées.

3.1. L'état initial de la zone et des milieux.

3.1.1. Environnement.

L'entrepôt CHEMIN VERT sera implanté sur le Parc d'Activités Actipôle de l'A2, sur les communes de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE et SANCOURT, dans le département du Nord (59, Hauts-de-France).

L'environnement du projet est principalement marqué par la présence de nombreuses activités industrielles et de voies de circulation routière relativement fréquentées. Aucune habitation n'est présente à moins de 800 m. Le terrain sur lequel s'implantera le projet est actuellement dédié à une activité agricole. Le projet ne sera pas à l'origine d'une destruction de zone boisée. Ainsi, il n'aura pas d'incidence sur le milieu forestier.

3.1.2. Milieu naturel.

Inventaire des zones naturelles :

Le projet n'est pas situé sur ou à proximité d'une Zone d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), ni sur une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). Trois zones de protection sont recensées dans un rayon de 5 km autour du projet.

Le site Natura 2000 le plus proche sera situé à environ 19,5 km du projet.

Compte tenu de l'éloignement entre les zones naturelles de protection les plus proche et le projet CHEMIN VERT, ce dernier n'aura qu'un impact très faible sur les populations animales et végétales de ces zones.

Zones humides :

D'un point de vue paysager, quatre entités sont observables sur le site d'étude : une culture en friche, une pelouse, une zone rudérale et une friche prairiale. L'analyse de la topographie montre que la zone d'étude est plutôt plane, à l'exception de quelques zones surélevées résultant d'un apport de terre.

La majorité des habitats observés sur la zone d'étude sont soit influencés par une gestion anthropique récente et intensive (tonte, culture...), soit issus d'un remaniement relativement récent de la zone. Ces facteurs ont largement influencé les cortèges floristiques, rendant la végétation non spontanée au sens de la réglementation en vigueur.

Seule la végétation de friche prairiale semble se développer depuis suffisamment de temps, au vu de l'état de conservation de la végétation et des espèces observées, pour que les cortèges floristiques en place reflètent les conditions édaphiques. Cette végétation peut donc être considérée comme spontanée, et doit donc faire l'objet d'un examen du critère floristique pour la délimitation des zones humides.

Une étude des habitats a donc été menée sur les friches prairiales. L'habitat spontané observé sur la zone d'étude n'est pas caractérisable comme humide sur la base des données « habitats » seules et doit alors faire l'objet d'une étude des espèces végétales.

Ainsi, deux relevés de végétation ont été effectués au sein de la friche prairiale. Les relevés effectués ne permettent pas de rattacher la zone à un habitat caractéristique de zones humides selon le critère végétation.

Une campagne de 18 sondages pédologiques a été réalisée afin de caractériser la nature du sol. Il n'en résulte qu'aucun des sondages réalisés ne peut être classé comme humide.

Inventaire faune-flore :

Le site d'étude est actuellement occupé dans ses parties Nord et Est par une culture en friche. Une zone rudérale est présente au centre de la zone d'étude. Celle-ci correspond à une zone décaissée comprenant sur ses pourtours des merlons de terre.

Une friche prairiale longe la partie Sud-ouest de la zone de projet. La limite Ouest du site correspond à une zone de pelouse topographiquement surélevé par rapport aux autres secteurs du site. Cette surélévation est due à la présence d'un pipeline de transport d'hydrocarbures.

Le niveau de potentialités globales des habitats est obtenu en croisant les potentialités faunistiques et floristiques de chacun d'entre eux. Dans le cas présent, les potentialités écologiques des différents habitats de la zone d'étude sont hiérarchisées selon différents niveaux : moyennes, faibles à moyennes, faibles ou très faibles.

Ces potentialités sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Habitats	Potentialités écologiques		Niveau de potentialités globales de l'habitat
	Flore	Faune	
Friche prairiale	Présence potentielle d'espèces protégées et/ou d'intérêt patrimonial (Ophrys abeille notamment)	Faibles	Moyen
Culture abandonnée	Faibles	Moyennes (avifaune d'intérêt patrimonial)	Faible à Moyen
Zone rudérale	Faibles	Faibles	Faible
Pelouse	Très faibles	Très faibles	Très faible
Voirie	/	/	Nul

Un état initial faune-flore a également été réalisé sur la zone d'étude par la société TAUW, au moyen de passages sur site durant la période optimale d'observation de la faune et de la flore.

Les conclusions de cette étude sont reprises *infra*.

« Concernant la flore et les habitats, l'inventaire réalisé le 20 juin 2017 a montré que le site est fortement anthropisé. Les habitats et les espèces végétales observées ne présentent pas d'intérêt écologique notable.

La zone d'étude écologique ne constitue pas d'enjeu particulier pour l'herpétofaune (amphibiens /reptiles), les mammifères terrestres et les chiroptères. Les espèces rencontrées sont relativement communes.

Concernant l'avifaune, la zone d'étude écologique est fréquentée par quelques espèces d'intérêt patrimonial. Cependant aucune espèce d'intérêt communautaire n'a été observée. »

3.1.3. Eaux et sols.

3.1.3.1. Contexte hydrologique :

L'environnement du projet comprend les cours d'eau suivants :

- le ruisseau de la Racine, à environ 1,3 km au Nord ;
- le canal de Saint-Quentin, à environ 2,8 km au Sud-est.

Ils sont localisés sur la vue ci-dessous :



3.1.3.2. Contexte géologique :

Les principales caractéristiques du sous-sol dans l'environnement proche du site peuvent être déduites des coupes géologiques des sondages les plus proches et des informations fournies par la carte géologique.

L'étude de la carte géologique au 1/50 000 (feuille n°36 « CAMBRAI ») montre que le projet CHEMIN VERT est situé sur un sol composé de Limons Pléistocènes (LP).

3.1.3.3. Contexte hydrogéologie.

La masse d'eau souterraine :

Le site d'implantation du projet est situé au droit de la nappe d'eau souterraine, « Craie du Cambrésis », de type à dominante sédimentaire, d'une superficie de 1175 m². La qualité de

son état actuel global est qualifié de « mauvais », quantitatif de « bon » et chimique de « mauvais ». Sa profondeur aux abords du site du projet est de 27 m et elle est considérée comme moyennement vulnérable.

Le territoire des communes d'implantation du projet n'est pas situé en zone de répartition des eaux (ZRE).

Captages d'eau potable :

Au vu des données transmises par l'Agence de l'Eau Artois-Picardie, deux captages d'Eau destinée à la Consommation Humaine (EDCH) sont situés à proximité du projet, sur la commune de SANCOURT : un à 850 m au Nord-ouest, et l'autre à 1,8 km au Nord-est.

Le projet CHEMIN VERT n'est pas situé dans un périmètre de protection de ces captages

3.1.3.4. Sites potentiellement pollués à proximité :

Les bases de données BASIAS et BASOL regroupent les sites potentiellement pollués appelant à une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif (BASOL) et les sites industriels (BASIAS).

Aucun site industriel BASIAS n'est recensé dans un rayon de 1 km autour du projet.

La base de données BASOL recense un site dans un rayon de 1 km autour du projet CHEMIN VERT. Il s'agit du site 3M France, situé à environ 700 m à l'est sur la commune de TILLOY-LEZ-CAMBRAI.

3.1.3.5. État de pollution des sols :

Aucune pollution industrielle n'est à craindre sur la parcelle qui accueillera le projet, celle-ci ayant été utilisée pour un usage agricole depuis plusieurs décennies.

3.1.4. Air :

Données sur la qualité de l'air :

La zone d'étude est sous la surveillance de Atmo Hauts de France. La station de mesure de pollution atmosphérique de fond la plus proche du projet est celle de CAMBRAI, située à environ 4,2 km au sud-est du projet. De type urbain, elle suit uniquement les paramètres particules (PM2,5 et PM10).

Les poussières en suspension sont représentatives de la circulation automobile et de certaines industries. Elles peuvent pénétrer profondément dans les poumons et causer des problèmes respiratoires.

Environnement du projet :

L'entrepôt CHEMIN VERT sera situé au sein du Parc d'activités Actipôle de l'A2, sur les communes de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE et SANCOURT. Le terrain d'implantation du projet est entouré par :

- au Nord-est, la Société d'Innovation Culinaire (groupe FLEURY MICHON, agro-alimentaire),
- au Sud-est, la société LENGLET RAILLENCOURT (imprimerie par héliogravure),
- au Sud, la société FLORETTE FRANCE GMS (agro-alimentaire),
- au Sud-ouest, l'avenue de la Solette puis la société RENSON INTERNATIONAL (fabrication d'équipements pour le stockage, le transfert et le traitement de fluides agricoles non alimentaires) et un entrepôt actuellement inoccupé,

- au Nord-ouest, un entrepôt logistique de la société LIDL et les sociétés GABET DEMOLITION DESAMIANTAGE et JARDIVRAC (vente de produits décoratifs pour l'aménagement extérieur).

Ainsi, la qualité de l'air au niveau du projet est notamment influencée par les activités industrielles et la circulation routière. Elle est correcte mais caractéristique d'un milieu urbanisé.

3.1.5. Climat :

Effets sur le climat :

Selon le GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat) le réchauffement du système climatique est sans équivoque et il est extrêmement probable que l'influence de l'homme est la cause principale du réchauffement observé depuis le milieu du XXe siècle.

Les gaz à effet de serre sont les constituants gazeux de l'atmosphère, tant naturels qu'anthropiques, qui absorbent et émettent un rayonnement à des longueurs d'onde données du spectre du rayonnement infrarouge émis par la surface de la Terre, l'atmosphère et les nuages.

Tous les secteurs contribuent aux émissions de gaz à effet de serre, qui sont par ordre de prédominance en 2012 :

- le transport routier avec 26 % du total hors UTCF du fait du CO2 essentiellement,
- l'agriculture/sylviculture avec 21 %, du fait des deux polluants N2O et CH4,
- l'industrie manufacturière avec 20,5 %, du fait d'émissions de chacune des 6 substances contribuant au pouvoir de réchauffement global (PRG),
- le résidentiel/tertiaire avec 20 %, du fait d'émissions de chacune des 6 substances contribuant au PRG,
- la transformation d'énergie avec 11 %, du fait principalement du CO2,
- les autres transports (hors transport routier) avec 2 %, du fait du CO2 essentiellement.

En 2005, 45 millions de tonnes d'équivalent CO2 ont été émises en région Nord-Pas-de-Calais, ce qui représente un peu plus de 8% des émissions nationales.

Recensement des émissions atmosphériques à pouvoir de réchauffement :

Les émissions de gaz à effet de serre du projet seront :

- du CO2 contenu dans les gaz de combustion des moteurs des camions de livraison et d'expédition des marchandises stockées ainsi que des véhicules légers des employés.
- du CO2 contenu dans les gaz de combustion de la chaudière.

Bilan carbone :

Compte tenu de son activité (logistique), le projet CHEMIN VERT ne sera pas concerné par les allocations de quotas de CO2.

3.1.6. Bruits et vibrations :

Sources de bruits dans l'environnement :

L'entrepôt logistique CHEMIN VERT sera implanté à environ :

- 940 m à l'Est du centre-ville de SAILLY-LEZ-CAMBRAI,
- 1,1 km au Sud du centre-ville de SANCOURT,

- 1,4 km au Nord du centre-ville de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE.

Le projet sera implanté sur le Parc d'activités Actipôle de l'A2, qui accueille déjà de nombreuses activités industrielles.

Les infrastructures de transport à proximité de la parcelle étudiée sont les suivantes :

- l'avenue de la Solette, qui borde le site au Sud-ouest et à l'ouest,
- la RD 643 (traversée de la zone d'Est en Ouest), qui borde le site au Sud-est et est située à 60 m au Nord-est,
- la RD 643 (vers Douai), à 130 m à l'Est,
- la voie de chemin de fer de la ligne de CAMBRAI à DOUAI, à 470 m au Nord-est,
- l'autoroute A2, à 640 m au Sud-est,
- la RD 140, à 700 m au Nord-ouest.

Au vu de ces éléments, le niveau sonore dans la zone d'étude est fortement influencé par les activités des établissements voisins et le trafic au niveau des infrastructures de transport.

Sensibilité des populations :

Le projet étant situé sur une zone industrielle, aucune habitation n'est présente à proximité. Les premières habitations se situent à environ :

- 800 m au Nord-ouest (RD 643, commune de SANCOURT),
- 890 m au Sud-est (RD 2643, route de Douai, commune de TILLOY-LEZ-CAMBRAI),
- 920 m à l'Ouest (rue d'Oisy, commune de SAILLY-LEZ-CAMBRAI).

Les autres habitations, notamment sur la commune de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE, se situent à plus de 1 km. du projet.

Mesures acoustiques avant l'implantation du projet :

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée le 15/09/2017 afin de déterminer le niveau sonore de la zone d'étude, avant implantation du projet. Ces mesures ont été réalisées de jour et de nuit. Le niveau de bruit mesuré avant implantation du projet correspond à un bruit compris entre celui d'une conversation normale et d'une rue à gros trafic.

3.1.7. Trafic :

Infrastructures routières :

Le tableau ci-dessous présente les comptages routiers disponibles effectués sur les principaux axes routiers recensés dans la zone d'étude :

Axe routier	Année du comptage	Trafic moyen journalier annuel
RD 643 (traversée)	2015	14 251
RD 643 (vers Douai)	2015	7 785
A2	2015	29 800

Infrastructures ferroviaires :

Des informations fournies par SNCF RESEAU, les trafics moyens journaliers sur la voie ferrée reliant CAMBRAI à DOUAI étaient, en 2016, de :

- 0,1 train de fret,

- 24,3 trains de voyageurs.

3.1.8. Émissions lumineuses :

L'entrepôt CHEMIN VERT sera situé au sein du Parc d'activités Actipôle de l'A2, sur les communes de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE et SANCOURT.

Du fait de sa proximité avec l'agglomération de CAMBRAI, le terrain du projet est situé dans une zone où la pollution lumineuse est encore forte.

3.2. Les incidences du projet sur l'environnement et mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser.

3.2.1. Sur le milieu naturel.

Compte tenu de l'éloignement entre les zones naturelles remarquables et le site d'implantation du projet d'une part, de l'activité mise en œuvre sur celui-ci (uniquement logistique) d'autre part, il n'aura qu'un faible impact sur le milieu naturel.

Toutefois, le projet suivra une charte végétale respectant les espèces naturellement présentes dans la région afin d'éviter la prolifération d'espèces envahissantes.

Il prévoit la plantation d'arbres à hautes tiges le long des parkings et d'une haie à feuillage le long des clôtures. Les espaces verts situés à proximité des voiries et bâtiments seront engazonnés.

Les bassins d'infiltration et de tamponnement seront aménagés afin de favoriser le développement d'espèces aquatiques locales. De même, l'export de terres contaminées du projet vers d'autres sites sera limité.

Des mesures d'évitement, réduction et compensation sur la faune et la flore seront prises tout particulièrement en phase travaux.

Le calendrier des travaux sera dans la mesure du possible adapté afin de coïncider avec les périodes de moindre sensibilité des différents groupes faunistiques susceptibles de fréquenter le site. L'objectif est de limiter au maximum les risques de destruction d'individus et de perturbation d'espèces.

Ainsi, afin d'éviter les destructions d'individus lors des dégagements d'emprises, ces derniers seront autant que possible réalisés en-dehors de la période de reproduction (parades nuptiales, nidification...) et d'élevage des jeunes, qui s'étend globalement de mars à août. C'est en effet à cette période que les individus sont les moins mobiles et donc les plus vulnérables.

Afin de limiter le développement d'espèces exotiques envahissantes, les remblais de terres extérieures seront limités au strict nécessaire et les éventuels remblais utilisés seront de provenance connue, ne contenant pas de graines, racines ou fragments d'espèces invasive

3.2.2. Sur les eaux et les sols.

Le projet consommera environ 3 200 m³ d'eau par an pour les besoins sanitaires du personnel et des chauffeurs de poids lourds ainsi que pour les essais de sprinklage.

Les eaux usées domestiques seront rejetées au réseau d'assainissement de la zone.

Les eaux pluviales de toitures seront collectées dans un bassin d'infiltration puis envoyées avec un débit limité au réseau d'eaux pluviales de la zone.

Les eaux pluviales de voiries seront collectées dans un bassin de tamponnement étanche puis traitées par séparateur d'hydrocarbures avant d'être envoyées vers le réseau d'eaux pluviales de la zone.

Le projet ne produira pas d'eaux usées industrielles.

L'alimentation en eau potable du projet sera équipée d'un dispositif de disconnexion empêchant tout retour de produit non compatible avec la potabilité de l'eau dans le réseau de distribution. Elle sera également équipée d'un compteur, de manière à détecter toute consommation anormale.

Le fioul domestique pour les motopompes sprinkler/poteaux incendie et l'émulseur pour le système d'extinction automatique d'incendie de la cellule 9, susceptibles de créer une pollution de l'eau ou du sol en cas de déversement, seront stockés sur rétention à l'intérieur du local sprinklage, dont le sol sera imperméable.

Les eaux d'extinction « incendie » ruisselant sur le sol étanche des cellules 1 à 8 seront envoyées vers le bassin de tamponnement étanche des eaux pluviales de voiries (2 000 m³), équipé d'une vanne de barrage asservie à la détection incendie, permettant de l'isoler du réseau d'eaux pluviales de la zone. Pour compléter ce bassin, un volume de 554 m³ pourra également être stocké sur les quais de chargement/déchargement.

La cellule 9, pouvant accueillir des liquides inflammables, sera divisée en zones de collecte de 500 m², et les éventuels déversements y survenant seront envoyés vers un bassin de rétention externe dédié de 2 005 m³ via des canalisations protégées contre la propagation d'un incendie.

L'impact du projet sur le milieu eau sera donc limité et maîtrisé.

En phase « chantier », les besoins en eau seront utilisés pour les sanitaires et les travaux.

Les eaux usées des sanitaires et des travaux seront collectées par des installations de traitement mobiles (WC chimiques, fosse septique, bache imperméable...) et mises en place pour le chantier. Elles seront évacuées par des entreprises spécialisées.

Des mesures spécifiques seront prises pour éviter que les véhicules et engins quittant le chantier ne salissent les voiries environnantes.

3.2.3. Sur l'air.

Les rejets atmosphériques du projet seront uniquement constitués des gaz de combustion de la chaudière et des poids lourds pour l'expédition et la réception des produits stockés.

La chaudière sera de faible puissance (1 506 kW), utilisera un combustible réputé peu polluant (gaz naturel) et aura un temps de fonctionnement limité (maintien de l'entrepôt hors gel uniquement). Ses gaz de combustion seront évacués via une cheminée de hauteur 17 m, dépassant de 3 m l'obstacle voisin le plus haut. Enfin, les rejets de la chaudière respecteront la valeur limite d'émission de poussières totales imposée par le PPA du Nord-Pas-de-Calais.

La longueur du trajet effectué par les poids lourds pour la partie réceptions (et donc les émissions) sera diminuée de près de 50 km par rapport à la situation actuelle, dans laquelle le futur occupant de l'entrepôt CHEMIN VERT, dont l'activité est située à CAMBRAI, stocke ses produits dans un entrepôt situé à ARRAS. Les rejets atmosphériques seront donc diminués.

L'incidence du projet sur le milieu air sera donc acceptable.

Pendant les travaux, le chantier ne générera pas de fumées de nature à engendrer des pollutions. En revanche, les activités du chantier seront source d'envois de poussières dues essentiellement aux mouvements des engins d'extraction, à la circulation des engins et aux travaux d'aménagement et de construction.

Les poussières produites devraient retomber au sol à une distance relativement faible de leur point d'émission par des conditions de vent normales. L'impact sera donc relativement acceptable compte-tenu de l'éloignement des premières habitations. Néanmoins, des phases d'arrosage pourraient être réalisées en cas de nuisances avérées.

3.2.4. Sur le climat.

Le projet sera émetteur de gaz à effet de serre au niveau :

- des échappements des moteurs des camions de livraison/expédition (dont le trajet sera réduit par rapport à la situation actuelle – voir *supra*) et des véhicules légers des employés,
- des gaz de combustion de la chaudière, dont l'impact sera limité au vu des éléments évoqués dans la partie « Incidences sur l'air » ci-dessus.

Les moteurs des camions seront coupés lorsque ceux-ci seront à l'arrêt et la vitesse sera limitée à 20 km/h sur le site.

La chaudière du projet sera de faible puissance, utilisera un combustible réputé peu polluant, le gaz naturel, et aura un temps de fonctionnement limité (maintien de l'entrepôt hors gel uniquement). De plus, les gaz de combustion de la chaudière seront évacués via une cheminée de hauteur 17 m, dépassant de 3 m l'obstacle voisin le plus haut, permettant une bonne dispersion des gaz dans l'atmosphère.

3.2.5. Sur le bruit.

Les sources de bruit du projet seront principalement liées au trafic de poids lourds et de véhicules légers. À noter dans une moindre mesure le bruit dû au fonctionnement des utilités, qui apparaît toutefois négligeable vis-à-vis du trafic, d'autant plus qu'elles sont situées en intérieur, dans des locaux en béton.

La simulation acoustique réalisée a montré que les valeurs limites réglementaires seront respectées en périphérie de propriété après implantation du projet.

En phase « chantier », les principales sources de bruit seront dues aux terrassements et aux travaux d'aménagement.

La propagation du bruit se fait essentiellement par voies aériennes et son intensité décroît graduellement en fonction de la distance entre le point d'émission et le point de réception. Les premières habitations, situées à environ 800 m de la future limite d'exploitation du site, seront ainsi faiblement impactées.

L'ensemble des bruits de la phase chantier ne dépassera pas les prescriptions de la réglementation en vigueur.

3.2.6. Sur les déchets.

Tous les déchets produits par le site seront stockés dans des bennes dédiées et confiés à des collecteurs agréés et à des sociétés extérieures autorisées pour leur valorisation ou leur élimination, ce qui en minimisera l'impact sur l'environnement.

En phase « chantier », les déchets produits, qu'ils soient inertes, non dangereux ou dangereux, seront confiés à des collecteurs agréés puis à des sociétés extérieures autorisées pour la valorisation ou l'élimination, ce qui en minimisera l'impact sur l'environnement.

3.2.7. Sur le trafic.

Le projet engendrera un trafic d'environ 300 mouvements de véhicules légers et 300 mouvements de poids lourds par jour. Sur l'axe routier le plus impacté, la RD 643, cela représente une augmentation du trafic de 4,2 %.

Le trafic sera principalement concentré en période de jour.

3.2.8. Sur les émissions lumineuses.

Le projet disposera d'éclairages extérieurs dirigés vers le sol, localisés au niveau des accès et des zones de quai. Leur fonctionnement sera limité à quelques heures par jour en période hivernale, uniquement en présence du personnel.

Le projet sera à l'origine d'émissions lumineuses limitées au nécessaire. Le fonctionnement des équipements ne sera pas permanent et l'éclairage sera dirigé vers le sol.

3.3. Effets potentiels sur la santé.

Au vu de l'activité qui sera pratiquée sur le site et des conclusions de l'étude des impacts, le projet n'est pas susceptible d'impacter la santé des populations voisines via les rejets atmosphériques, le bruit ou les déchets qu'il produit. L'évaluation du risque sanitaire s'est donc axée sur le domaine de l'eau.

Concernant les rejets aqueux du projet, tenant compte du fait que :

- les eaux pluviales de toitures sont réputées exemptes de pollution,
- les eaux pluviales de voiries seront traitées par séparateur d'hydrocarbures avant rejet au réseau d'eaux pluviales de la zone,
- les eaux usées domestiques seront envoyées au réseau d'assainissement de la zone pour être traitées par la station d'épuration de CAMBRAI,
- les paramètres caractéristiques des typologies d'effluents citées ci-dessus sont des indicateurs de pollution qui ne sont pas retenus dans l'étude relative aux risques sanitaires,

il s'avère que leur impact sanitaire sur la zone d'étude est considéré comme faible.

Finalement, le projet présente un **impact sanitaire acceptable** sur les populations environnantes.

3.4. Étude des dangers

3.4.1. Identification des dangers et évaluation des risques.

Au regard du retour d'expérience sur des installations similaires et de l'analyse préliminaire des risques réalisée dans le cadre de ce projet, les principaux risques seront les suivants :

- incendie des matières solides combustibles stockées suivi ou non d'un dégagement de fumées toxiques (matières plastiques),
- déversement accidentel de matières inflammables liquides ou solides stockées dans la cellule 9 suivi ou non d'un départ de feu,
- incendie des aérosols stockés dans la zone dédiée en cellule 9,
- déversement accidentel de fioul domestique stocké dans le local sprinklage suivi ou non d'une pollution du milieu naturel,
- fuite de gaz naturel dans ou à proximité de la chaufferie pouvant être suivie dans certaines conditions d'une explosion du nuage inflammable formé.

Les établissements industriels situés à proximité du projet sont situés trop loin du futur entrepôt pour impacter ce dernier en cas d'accident. Les risques spécifiques (inondation, accident de circulation, etc.) n'ont pas été retenus comme événements initiateurs d'un phénomène dangereux, car ils ne sont pas ou extrêmement peu susceptibles d'impacter le projet.

Les modélisations réalisées ont montré que le seul scénario accidentel présentant des effets à l'extérieur du site est l'incendie de la cellule 1. Ce scénario accidentel a donc fait l'objet d'un examen détaillé aboutissant à une cotation en gravité/probabilité de niveau S/C (S : Sérieux, C : événement improbable).

3.4.2. Mesures organisationnelles et techniques.

Des mesures techniques et organisationnelles sont prévues afin d'éviter que les événements cités *supra* ne se produisent ou, si c'est le cas, en limitent les conséquences. Cela étant, les mesures prévues ci-après permettront de maintenir un **niveau de risque acceptable** sur le site :

- mesures organisationnelles : formations, procédures d'exploitation, consignes de sécurité, exercices d'évacuation et d'incendie, vérifications périodiques, plan de défense incendie...
- moyens de protection
- moyens de détection et d'alarme
- moyens d'intervention.

3.5. Effets cumulés du projet liés aux activités présentes sur le secteur.

L'entrepôt CHEMIN VERT sera implanté au sein du Parc d'Activités Actipôle de l'A2, accueillant de nombreuses autres installations industrielles dont les impacts sont susceptibles de se cumuler avec ceux du projet.

L'impact du projet sur l'Eau est susceptible de se cumuler à celui des autres installations déjà présentes sur la zone. Toutefois :

- la consommation d'eau du projet sera dérisoire par rapport à celle de certains sites déjà présents,
- le réseau d'eaux pluviales du Parc d'activités a été dimensionné en prévision d'une urbanisation complète de la zone pour une pluie d'occurrence centennale et accueillera donc sans problème les eaux du projet.

Ainsi, l'impact cumulé sur le domaine de l'eau sera acceptable.

S'agissant de l'air, les impacts du projet CHEMIN VERT sont susceptibles de se cumuler à ceux des autres sites. Toutefois, la chaudière du projet utilisera du gaz naturel, sera de faible puissance, ne fonctionnera que quelques jours par an et respectera la VLE en vigueur : ses rejets seront donc extrêmement limités en comparaison des rejets dues aux activités déjà présentes la zone. De même, les rejets des poids lourds seront réduits par rapport à la situation actuelle. **Ainsi, l'impact cumulé sur le domaine de l'air sera acceptable.**

L'impact sonore du projet est susceptible de se cumuler avec ceux des installations voisines existantes. Toutefois, le projet sera éloigné des habitations et son impact sonore sera limité au trafic qu'il génèrera et à certaines heures de la journée. Cet impact sera donc faible par rapport à celui des installations voisines qui disposent d'installations de production et qui peuvent fonctionner 24h/24. **Ainsi, l'impact sonore cumulé sera acceptable.**

Le trafic généré par le projet CHEMIN VERT sera de 300 mouvements de poids lourds et 300 mouvements de véhicules légers par jour. Compte tenu du trafic déjà présent sur les axes routiers à proximité du projet, l'augmentation de trafic due au projet sera modérée.

Le trafic du projet CHEMIN VERT sera **susceptible de se cumuler** avec celui engendré par les autres sites et notamment des sites de logistique.

En résumé, compte tenu de la nature de l'activité mise en œuvre sur le projet (logistique), les impacts du projet seront limités par rapport à ceux de certaines des activités voisines et ne modifieront pas l'état de dégradation actuel du milieu.

3.6. Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes.

3.6.1. Les documents d'urbanisme.

Les communes de SAILLY-LEZ-CAMBRAI et SANCOURT ne disposent pas de documents d'urbanisme. C'est donc le Règlement National d'Urbanisme (RNU) qui s'applique dans ces communes. Le RNU n'interdit pas l'implantation d'installations classées et autorise les constructions sur ou à proximité des zones déjà urbanisées, comme c'est le cas dans le Parc d'activités Actipôle de l'A2.

Le document d'urbanisme en vigueur sur la commune de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE est le PLU. D'après le plan de zonage de ce PLU, le projet sera situé en zone UE, zone urbaine spécifique à vocation d'activités industrielles, artisanales, commerciales, de services et de bureaux. Le sous-secteur UEa dans lequel sera situé le projet correspond à la zone Actipôle, dans laquelle les établissements à usage d'activité comportant des installations classées sont autorisés.

3.6.2. Les servitudes d'utilité publique.

Le projet est concerné par les servitudes d'utilité publique relatives aux deux lignes de l'Oléoduc de Défense Commune « CAMBRAI-DUNKERQUE » et « CAMBRAI-ANVERS » longeant le terrain du projet à l'Ouest. Ces canalisations transportent des hydrocarbures à l'état liquide.

Le pétitionnaire respectera l'ensemble des prescriptions afférentes à cette servitude.

Le projet est également concerné par la servitude aéronautique de dégagement de l'aérodrome CAMBRAI-NIERGNIES. Les constructions dépassant l'altitude de 162 m NGF sont interdites au niveau du terrain du projet. Sachant que le projet s'établit sur un terrain d'altitude maximale 74,2 m NGF et que son point culminant sera la cheminée de la chaufferie de hauteur 17 m, il respectera la servitude de dégagement.

3.6.3. Le SCoT du Cambrésis.

Le projet est compatible avec les orientations du SCoT du Cambrésis.

3.6.4. Les plans de prévention des risques naturels ou technologiques.

Les communes de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE ne sont pas concernées par des Plans de Prévention de Risques Naturels ou Technologiques.

3.6.5. Le SDAGE Artois Picardie et le SAGE de l'Escaut

Le projet est compatible avec le SDAGE Artois Picardie et le SAGE de l'Escaut.

3.6.6. Le SRCAE Nord – Pas-de-Calais.

Les prescriptions du SRCAE ne s'appliquent pas au projet.

3.6.7. Le PPA du Nord – Pas-de-Calais.

Les mesures réglementaires énoncées dans le PPA seront prises en compte dans l'élaboration et le fonctionnement du projet.

4. CONCERTATION.

4.1. L'avis de l'autorité environnementale.

Le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 a créé les Missions régionales d'autorité environnementale. Cette autorité donne son avis sur les projets soumis à évaluation environnementale. Ses prescriptions visent à faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent et à améliorer la qualité des projets avant la prise de décision.

La MRAE des Hauts-de-France a délibérée et a rendu son avis le 31 mai 2018. Cet avis est articulé comme suit :

- Préambule relatif à l'élaboration de l'avis
- Synthèse de l'avis
- Synthèse détaillée
 - Le projet d'entrepôt logistique
 - Analyse de l'autorité environnementale
 - Caractère complet de l'évaluation environnementale
 - Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus
 - Scénarios et justification des choix retenus
 - Résumé non technique
 - 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

- Milieux naturels

Sensibilités du territoire et enjeux identifiés

Qualités de l'évaluation environnementale

Prise en compte des milieux naturels

- Transports et mobilités

Sensibilités du territoire et enjeux identifiés

Qualités de l'évaluation environnementale

Prise en compte des déplacements

- Risques technologiques

Sensibilités du territoire et enjeux identifiés

Qualités de l'étude de danger

Prise en compte des risques

Dans la synthèse de son avis, l'A.E. souligne que les enjeux relatifs aux risques sont appréhendés de façon globalement satisfaisante. Le développement d'une approche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur les milieux naturels serait souhaitable. Les enjeux liés au transport mériteraient d'être plus développés, notamment en ce qui concerne l'accès des personnels de l'entreprise et des entreprises voisines.

Enfin, elle considère que les impacts cumulés avec les autres installations situées à proximité ne sont pas étudiés.

Dans son avis détaillé, les points suivants sont soulignés :

- L'étude d'impact comprend le contenu exigé par l'article R. 122-5 du code de l'Environnement ;
- Le résumé non technique est clair et conforme à l'étude générale, reprenant les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

Elle émet plusieurs recommandations :

- Étant donné la surface du projet, étudier la possibilité de mettre en œuvre des mesures telles que la végétalisation des toitures et parkings, l'utilisation des toitures pour la production d'énergie renouvelable ;
- Définir précisément les mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts sur les espèces vulnérables ou quasi-menacées ;
- Réaliser les travaux de dégagement d'emprise du projet durant les mois de janvier/février, en dehors des périodes nuptiales et pré-nuptiales pour l'avifaune ;
- 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 ;
- Compléter la partie relative au mode de déplacement et d'accès au site pour les salariés ;
- Compléter le dossier par un volet relatif au cumul de trafic avec tous les projets récemment installés ou autorisés à proximité de l'autoroute A2.

Enfin l'A.E. 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. Il prendra toutes les dispositions nécessaires pour réduire tout risque de dommages sur les ouvrages enterrés.

4.2. Réponse du porteur du projet à l'avis de l'A.E.

4.2.1. Sur la synthèse de l'avis ;

Les réponses de CHEMIN VERT aux remarques détaillées de la MRAe concernant les milieux naturels et les transports sont présentées *infra*.

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.

4.2.2. Sur l'aménagement des toitures et parking :

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.

4.2.3. Sur les recommandations relatives aux milieux naturels :

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 dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE), et synthétisées au paragraphe 3.6 de l'étude d'impact du DDAE.

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 dégagement 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.

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.

4.2.4. Sur les transports et mobilités :

4.2.4.1. Trafic :

Pour rappel, les données de trafic indiquées dans l'étude d'impact du DDAE sont les suivantes :

- § 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,
- § 15.2 : le trafic de véhicules lié au projet HES Logistique est de 142 véhicules soit 284 mouvements par jour.

Ainsi, le pourcentage d'augmentation de trafic sur les principaux axes routiers attribuable aux activités cumulées des deux projets est le suivant :

Axe	Trafic moyen journalier annuel 2015	Trafic journalier dû au cumul des deux projets	Augmentation du trafic engendrée par les deux projets
RD 643	14251	884	6,2 % dont 4,2 % pour CHEMIN VERT
RD 2643	7785	584	7,5 % dont 3,9 % pour CHEMIN VERT
A 2	29800	884	3,0 % dont 2,0 % pour CHEMIN VERT

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.

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. Les données de Trafic Moyen Journalier Annuel utilisées dans le tableau ci-avant datant de 2015, le trafic des projets mis en service avant cette date est pris en compte.

4.2.4.2. Déplacement du personnel :

Les employés du site pourront utiliser les lignes de bus gérées par la société Transports Urbains du Cambrésis (TUC) :

- 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,
- la ligne n°7, dont l'arrêt « Mouchotte » est desservi toutes les heures et situé à environ 980 m au sud-est du projet.

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.

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).

4.2.5. Sur les risques technologiques

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'Oliéoduc de Défense Commune « CAMBRAI-DUNKERQUE » et « CAMBRAI-ANVERS ».

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.

4.3. L'avis du SDIS du Nord.

Dans son préambule, la MRAE a précisé avoir consulté, en application de l'article R.122-7 du code de l'Environnement :

- L'agence régionale de santé de la région Hauts-de-France ;
- Le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) ;
- La direction départementale des territoires et de la mer (DTTM) ;

Cela étant, le commissaire enquêteur s'est procuré l'étude du SDIS du Nord relative au projet et datée du 24 avril 2018. Ce document est joint en annexe II.

Dans ce document, le SDIS précise qu'il a émis un avis sur ce dossier le 12 janvier 2018 concluant sur l'impossibilité d'émettre un avis favorable. A la suite de cette décision, le maître d'ouvrage a procédé à un certain nombre de modifications de son projet, énumérées dans le document joint.

Le projet modifié a de nouveau été soumis à l'étude du SDIS qui considère qu'il permet de lever les observations les plus importantes de son précédent avis. Toutefois, il observe qu'il n'est pas précisé le type de poteau d'incendie et dans les schémas d'alerte, il précise qu'il y a lieu d'alerter le Centre de traitement de l'alerte du SDIS et non le centre de secours de Cambrai.

Il formule ensuite un certain nombre de prescriptions relatives :

- au cadre réglementaire ;
- à l'accès du site ;
- aux aires de mise en station des moyens aériens ;
- aux aires de stationnement au droit des points d'eau incendie (PEI) ;
- à la défense extérieure contre l'incendie ;
- au plan de défense incendie.

Sur ce dernier point, il demande au porteur du projet de transmettre le plan de défense incendie conforme aux dispositions de l'article 23 de l'Annexe II de l'arrêté du 11 avril 2017 en trois exemplaires au SDIS dont un sous format numérique.

En conclusion, le SDIS annule l'avis du 12 janvier 2018 et émet un avis favorable au dossier, sous réserve de respecter les prescriptions énoncées.

4.4. Synthèse du commissaire enquêteur sur la concertation (avis et réponse du porteur du projet).

La consultation de l'AE a été conforme à la réglementation en vigueur. L'avis de cette autorité est détaillé et précis. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte

de l'environnement du projet. Il préconise un certain nombre de recommandations. Toutefois, il est à noter que l'objet de certaines d'entre elles est traité dans le dossier.

Le SDIS du Nord, favorable au projet, conditionne son avis au respect d'un certain nombre de prescriptions qu'il soumet au porteur du projet.

Dans sa réponse à l'A.E., le porteur du projet ne manque pas d'indiquer que, s'agissant certaines des recommandations, leur traitement figure au dossier. Les explications apportées à l'ensemble des recommandations est cependant précis et de nature à répondre aux attentes de l'A.E.

5. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.

5.1. Désignation du commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur a été désigné par décision n° E18000092 / 59 de Monsieur le Président du tribunal administratif de LILLE en date du 11 juin 2018.

5.2. Dossier d'enquête.

Le dossier, déposé en mairie de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE, consultable par le public, est composé des documents suivants :

- Un registre d'enquête, côté et paraphé par le commissaire-enquêteur et ouvert par lui-même à SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE et par le maire à SAILLY-LEZ-CAMBRESIS ;

- Demande d'autorisation environnementale du Président de la SAS CHEMIN VERT, en date du 7 mai 2018 ;

- Un dossier de demande d'autorisation environnementale, établi par le bureau d'étude KALIES, composé comme suit :

- Présentation non technique du dossier de demande d'autorisation environnementale (13 pages)
- Préambule (4 pages)
- Sommaire général (6 pages)
- Présentation générale (30 pages)
- Étude d'impact (123 pages)
- Volet sanitaire de l'étude d'impact (23 pages)
- Étude de dangers (70 pages)

- Un dossier d'annexes composé comme suit :

- Annexe 1 : Plan au 1/500^{ème} des installations et réseaux
- Annexe 2 : Documents d'urbanisme (6 pages)
- Annexe 3 : Notice et vues d'intégration paysagère (11 pages)
- Annexe 4 : Données météorologiques (3 pages)
- Annexe 5 : Fiches descriptives des zones naturelles (28 pages)
- Annexe 6 : Étude faune - flore (139 pages)
- Annexe 7 : Notes de calcul pour le dimensionnement des ouvrages de gestion d'eaux de pluie (4 pages)

- Annexe 8 : Rapport de mesures acoustiques (28 pages)
- Annexe 9 : Rapport de modélisation acoustique (21 pages)
- Annexe 10 : Acte de vente du terrain (23 pages)
- Annexe 11 : Avis des maires relatifs à la remise en état du terrain (7 pages)
- Annexe 12 : Analyse préliminaire des risques (13 pages)
- Annexe 13 : Rapport de modélisations accidentelles (146 pages)
- Annexe 14 : Étude foudre (70 pages)
- Annexe 15 : Calcul du volume d'émulseur selon NFPA 30 (1 page)
- Annexe 16 : Notes de calcul D9/D9A (5 pages)
- Annexe 17 : Article de Flandres business relatif au financement du projet (1 p.)
- Annexe 18 : Notice technique d'un séparateur d'hydrocarbures (1 page)
- Annexe 19 : Conformité du projet à l'A.M. du 11 avril 2017 (26 pages)
- Annexe 20 : Plan d'ensemble au 1/500^{ème}

○ Un dossier de demande de permis de construire établi par l'agence S. DUCA composé comme suit :

- Liste des pièces (2 pages)
- Formulaire PC (18 pages)
- Note descriptive sommaire (6 pages)
- Inventaire des parcelles et tableau des surfaces (3 pages)
- Engagement relatif à la solidité de l'ouvrage (3 pages)
- Notice architecturale et paysagère (5 pages)
- Attestation RT 2012 (4 pages)
- Notice sécurité incendie (8 pages)
- Plan de situation cadastral au 1/5000^{ème}
- Plan de situation IGN au 1/10000^{ème}
- Plan masse : plan de toiture au 1/500^{ème}
- Plan masse : réseaux hydrauliques – réseaux électriques au 1/500^{ème}
- Coupe paysagère au 1/500^{ème} - Façades au 1/250^{ème}
- Plan d'ensemble au 1/500^{ème}
- Plan des cellules 3 & 4 au 1/200^{ème}
- Plan ensemble type bloc bureaux au 1/100^{ème}
- Volet paysager (perspective paysagère – vue proche et lointaine) – Plan de repérage des vues

○ Un dossier de pièces complémentaires au dossier déposé le 16 octobre 2017 décrit *supra* et composé des pièces suivantes :

- Lettre de demande de pièces manquantes de la DTTM du Nord en date du 26 octobre 2017 (4 pages)

- Liste des pièces complémentaires (2 pages)
- Étude d'impact (18 pages)
- Attestation de dépôt relative aux I.C.P.E. (1 page)
- Lettre de demande de pièces manquantes de la DDTM du Nord en date du 19 décembre 2017 (3 pages)
- Formulaire PC – Commune de SAILLY-LEZ-CAMBRAI (22 pages)
- Formulaire PC – Commune de SANCOURT (22 pages)
- Formulaire PC – Commune de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE (22 pages)
- Plans des enseignes à l'échelle 1/50^{ème}, 1/100^{ème}, 1/250^{ème} et 1/500^{ème} suivant le plan
- Liste des pièces modifiées (mars 2018)
- Formulaire PC – Commune de SAILLY-LEZ-CAMBRAI (17 pages)
- Formulaire PC – Commune de SANCOURT (17 pages)
- Formulaire PC – Commune de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE (17 pages)
- Notice descriptive sommaire (4 pages)
- Notice architecturale et paysagère (7 pages)
- Notice sécurité incendie (8 pages)
- Plan masse : plan de toitures au 1/500^{ème}
- Plan masse : réseaux hydrauliques – réseaux électriques au 1/500^{ème}
- Plan d'ensemble au 1/500^{ème}
- La pièce complémentaire suivante :
 - Arrêté d'enquête publique en date du 18 janvier 2018 (4 pages)
- A la demande du commissaire-enquêteur, la pièce suivante :
 - Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale (M.R.A.E.) des Hauts-de-France (8 pages)

5.3. Déroulement de l'enquête.

5.3.1. Modalités de l'enquête.

Dès qu'il a connaissance de sa désignation, le commissaire enquêteur prend attache avec le bureau des installations classées pour la protection de l'environnement de la Préfecture du Nord. Il est mis en rapport avec Mme Véronique DELVILLE, chargée du suivi du projet « SAS Chemin vert » afin d'envisager les modalités de l'enquête publique en vue d'établir l'arrêté d'enquête publique. Il lui demande de lui transmettre le dossier dans les meilleurs délais. Celui-ci (DDAE) nous parvient le 13 juin 2018.

À noter que le dossier de demande de permis de construire, objet de cette enquête, nous a été adressé le 24 juillet 2018.

Vérification du dossier :

Le DDAE est conforme aux prescriptions de l'article R. 183-13 du code de l'Environnement. Toutefois, le projet a fait l'objet d'une étude d'impact et l'avis de l'A.E. n'y est pas joint.

Le 14 juin 2018 et à notre demande, ce document nous est adressé par courriel, sachant qu'il a été précisé à Mme DELVILLE que cette pièce devait être jointe au dossier d'enquête.

Contacts préalables :

Après avoir procédé à une étude sommaire du dossier (résumé non technique et classement I.C.P.E. du site), contact est pris avec les mairies concernées par le projet afin de vérifier la possibilité d'y organiser les permanences en tenant compte des horaires d'accès du public. En l'occurrence, ceux-ci sont les suivants :

Mairie de SAILLY-LEZ-CAMBRAI :

- de 8 heures à 12 heures et de 13 heures 30 à 18 heures les lundi, mardi, jeudi et vendredi ;
- fermée le mercredi et le samedi.
- fermeture estivale du 28 juillet au 19 août 2018.

Mairie de SANCOURT :

- de 14 heures à 17 heures 30 le lundi ;
- de 17 heures 00 à 18 heures 30 le mardi ;
- de 16 heures 30 à 17 heures 30 le jeudi ;
- fermée le samedi.
- fermeture estivale du 17 au 20 août 2018.

Mairie de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE :

- de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures toute la semaine ;
- fermée le samedi (mais possibilité d'y organiser une permanence le matin) ;
- fermeture estivale du 11 au 19 août 2018.

Le 20 juin 2018, nous prenons contact téléphoniquement avec Mme DELVILLE et lui communiquons les éléments que nous avons recueillis auprès des mairies. Il est convenu, d'un commun accord et compte tenu des fermetures estivales, que l'enquête aurait lieu du 20 août au 20 septembre 2018 avec cinq permanences en mairie. L'adresse de l'entrepôt Chemin vert étant située sur le territoire de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, la mairie de cette commune sera le siège de l'enquête.

Nous rappelons à Mme DELVILLE la nécessité de mettre en place un ou plusieurs postes informatiques à la disposition du public, conformément aux dispositions de l'article L. 123-10 du Code de l'environnement dans un lieu différent de celui du siège de l'enquête qui dispose du dossier papier.

Cela étant, les éléments suivants sont arrêtés avec Mme DELVILLE :

Début de l'enquête : - le lundi 20 août 2018.

Fin de l'enquête : - le jeudi 20 septembre 2018.

Durée de l'enquête : 32 jours.

Permanences en mairie :

- En mairie de SAILLY-LEZ-CAMBRAI :
 - le lundi 20 août 2018 de 8 heures 00 à 11 heures 00 ;
 - le jeudi 20 septembre de 15 heures à 18 heures ;
- En mairie de SANCOURT :
 - le mardi 28 août 2018 de 15 heures 30 à 18 heures 30
- En mairie de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE :
 - le samedi 1^{er} septembre 2018 de 9 heures à 12 heures ;
 - le mercredi 12 septembre de 14 heures à 17 heures ;

5.3.1.1. Réunion préalable avec le porteur du projet.

Le 18 juin 2018, une réunion préalable à l'enquête publique est organisée avec M. Olivier DESOUTTER, représentant M. Franck GRIMONPRÉ, président de la SAS, porteur du projet, au siège de la société EUROTECH sise avenue Jean Jacques Ségard - Zone Actipôle de l'A2 à TILLOY-LEZ-CAMBRAI

Après une présentation succincte de sa société, M. DESOUTTER nous expose le contenu et les finalités du projet.



Nous abordons avec lui les modalités de l'enquête, plus particulièrement l'affichage sur site qu'il est de son ressort et l'informons qu'à l'issue de l'enquête, il conviendra de prendre rendez-vous pour que nous lui notifions le procès-verbal de synthèse de l'enquête publique au plus tard le 28 septembre 2018.

5.3.1.2. Visite des lieux.

Le 18 juin 2018, à l'issue de notre réunion avec le maître d'ouvrage nous nous transportons sur le site d'implantation du projet proche d'EUROTECH dans le Parc d'activités Actipôle de l'A2 et plus particulièrement aux abords des parcelles où le projet va être implanté. Cette zone, à l'état de friche agricole, est contenue dans la desserte routière du Parc (R.D. 1643) et la route départementale R.D. 643 (axe Cambrai – Douai). Cet espace constitue une sorte de « dent creuse » dans cette zone d'activité et est encadré, sur l'ensemble de ses côtés, par des sociétés déjà installées dans le Parc.



5.3.1.3. Réunion préalable à l'enquête en mairies de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE.

Les vendredi 28 juillet, jeudi 2 août et vendredi 3 août 2018, dans le courant de l'après-midi, nous nous transportons successivement dans les mairies de, SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE afin de formaliser les modalités matérielles de l'enquête (mise à disposition du dossier aux heures d'ouverture au public, lieu et signalisation des permanences du commissaire-enquêteur au sein des locaux). Nous rappelons à nos interlocuteurs (maires ou secrétaire général à RAILLENCOURT) les modalités d'affichage pendant toute la durée de l'enquête en les incitant à l'optimiser si nécessaire par tout autre moyen à la disposition de la commune (bulletin municipal, panneaux d'affichage électronique, site internet...) et attirons leur attention sur l'article 4 de l'arrêté d'enquête publique qui offre la possibilité aux conseils municipaux de formuler un avis sur la demande d'autorisation.

Par ailleurs, la mairie ayant le dossier de l'enquête en sa possession, nous mettons à profit notre transport pour parapher l'ensemble des pièces qu'il contient et coter et parapher le registre d'enquête.

Enfin, dans chaque mairie, nous pouvons contrôler que l'affichage est déjà en place sur les panneaux extérieurs prévus à cet effet.

5.3.1.4. Information effective du public.

5.3.1.4.1. Publicité légale de l'enquête dans la presse :

La publicité par voie de presse a été effectuée dans deux quotidiens régionaux :

La voix du Nord	2 août 2018	24 août 2018
Nord-Eclair	2 août 2018	24 août 2018

5.3.1.4.2. Publicité légale de l'enquête par voie d'affichage :

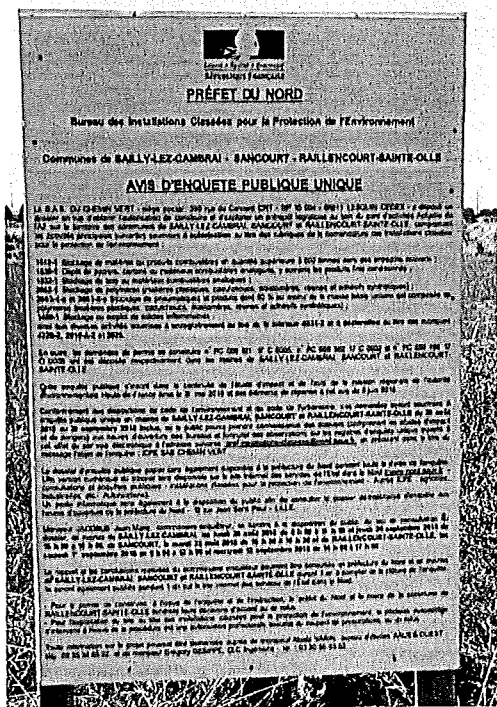
L'avis d'enquête a été affichés en mairie de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE avant le 5 août 2018 et pendant toute la durée de l'enquête (certificats d'affichage en annexe III) ainsi qu'à proximité du site d'implantation du projet (trois affiches)

Un contrôle de l'effectivité de cet affichage dans les mairies comprises dans le périmètre réglementaire d'affichage et sur site a été effectué par le commissaire enquêteur le lundi 6 août 2018 dans la matinée.

5.3.2. L'enquête publique.

5.3.2.1. Ouverture de l'enquête :

À compter du **lundi 20 août 2018** à 8 heures et pendant les heures d'ouverture au public des mairies de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE (voir *supra*), le public a



la possibilité :

- de consulter les pièces du dossier en mairie, sur le site dédié de la Préfecture du Nord ou sur le poste informatique situé dans ses locaux ;
- de rencontrer le commissaire-enquêteur pendant les heures de permanence prévues à l'article 3 de l'arrêté d'enquête publique ;
- de porter ses observations sur le registre d'enquête, d'y émettre des suggestions ou contre-propositions ;
- d'adresser par courrier ou par voie électronique ses observations au commissaire-enquêteur.

5.3.2.2. Permanences tenues par le commissaire-enquêteur :

En mairie de SAILLY-LEZ-CAMBRAI les :

- Lundi 20 août 2018 de 8 heures à 11 heures ;
- Jeudi 20 septembre 2018 de 15 heures à 18 heures ;

En mairie de SANCOURT le :

- Mardi 28 août 2018 de 15 heures 30 à 18 heures 30 ;

En mairie de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE les :

- Samedi 1^{er} septembre 2018 de 9 heures à 12 heures ;

- Mercredi 12 septembre 2018 de 14 heures à 17 heures.

5.3.2.3. Climat de l'enquête :

Cette enquête n'a eu que très peu d'impact auprès de la population. Le commissaire enquêteur n'a reçu que six personnes, pour moitié des élus venant s'enquérir du déroulement de l'enquête. Trois observations ont été déposées sur les registres d'enquête de SAILLY-LEZ-CAMBRAI (2) et SANCOURT (1). Aucune contribution n'a été enregistrée par voie électronique.

Des renseignements recueillis auprès des employés de mairie, personne n'a demandé à consulter le dossier pendant toute la durée de l'enquête. De même, le dossier implanté sur le poste informatique situé à la Préfecture du Nord et sur le site dédié n'a pas été consulté.

5.3.2.4. Clôture de l'enquête et modalités de récupération du registre :

Le **jeudi 20 septembre 2018 à 18 heures**, les délais de l'enquête publique étant expirés, le registre de la mairie de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, clos par ses soins, est récupéré par le commissaire-enquêteur. Sur celui-ci, deux observations y figurent et aucun courrier y est joint.

En fin de permanence et en accord avec les maires, les registres des mairies de SANCOURT et de RAILLENCOURT, fermant toutes deux avant 18 heures, sont remis au commissaire-enquêteur pour clôture. Sur le registre de SANCOURT figure une observation, aucune sur celui de RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE. Aucun courrier n'est joint à ces deux registres.

Conformément aux directives données par l'A.O.E., le dossier d'enquête publique de la mairie de SAILLY-LEZ-CAMBRAI est récupéré par le commissaire-enquêteur pour être joint à son rapport

5.3.2.5. Notification du procès-verbal des observations et mémoire en réponse :

Le mardi 25 septembre 2018, en mairie de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, siège de l'enquête, nous notifions par procès-verbal à monsieur Olivier DESOUTTER, représentant la SAS Chemin Vert, le résultat de la consultation du public pendant la durée de l'enquête publique. Un questionnaire du commissaire enquêteur lui est également remis. Monsieur DESOUTTER est informé qu'il dispose d'un délai de 15 jours pour nous faire parvenir son mémoire en réponse.

Le vendredi 28 septembre 2018, nous recevons par voie électronique, le mémoire en réponse de la SAS Chemin vert.

5.3.2.6. Avis des municipalités.

A la date de clôture du présent rapport et conformément à l'article 4 de l'arrêté d'enquête, aucun conseil municipal, qu'il s'agisse des communes d'implantation du projet ou celles situées dans le périmètre d'affichage, n'avait adressé d'avis sur la demande d'autorisation relative à ce projet.

6. OBSERVATIONS DU PUBLIC

6.1. Contribution du public

Sur les trois contributions recueillies, deux sont favorable au projet. L'autre contribution qui émane du maire de TILLOY-LEZ-CAMBRAI, concerne le trafic routier généré par le projet.

6.2. P.V. de synthèse

Conformément à la réglementation, en application de l'article R123-18 du Code de l'environnement, le commissaire enquêteur a rencontré le responsable du projet le 25 septembre 2018, soit dans le délai de huit jours, pour lui communiquer, sous la forme d'un

procès-verbal, le contenu des contributions du public et ses dernières questions avant de conclure la procédure.

Celles-ci portent sur l'aspect socio-économique du projet, la sécurité « incendie », les transports et déplacements et la constitution du dossier de demande de permis de construire.

Le PV de synthèse fait l'objet de l'annexe IV.

6.3. Mémoire en réponse

Le responsable du projet a remis ses observations sous la forme d'un mémoire en réponse le 28 septembre 2018. Ce mémoire fait l'objet de l'annexe V du rapport. Les réponses apportées par le pétitionnaire sont globalement satisfaisantes. Celles qui pourraient être sujettes à commentaires du commissaire enquêteur seront reprises dans les conclusions partielles de son avis et donneront éventuellement lieu à l'émission de réserves et/ou de recommandations.

CONCLUSION DU RAPPORT

Sur l'ensemble des étapes de la procédure, l'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté en fixant les modalités. Les conditions d'accueil du commissaire enquêteur dans chaque mairie ainsi que les moyens octroyés ont été satisfaisants.

La mise à disposition du public du dossier d'enquête papier n'a soulevé aucune difficulté particulière. En revanche, la mise en place du poste informatique à LILLE, soit environ 70 kms du site d'implantation du projet aurait été plus propice dans un lieu plus proche tel que la sous-préfecture de CAMBRAI. Enfin, il est à déplorer le manque d'intérêt du public pour ce type d'enquête.

Rapport établi en deux exemplaires, destinés :

Le premier (avec les registres d'enquête publique) à

- Monsieur le Préfet des Hauts-de-France, préfet du Nord,
Direction de la Coordination des Politiques Interministérielles
Bureau des Installations classées pour la protection de l'environnement

à LILLE.

Sous couvert de :

- Monsieur le Sous-préfet de l'Arrondissement de Cambrai,

à CAMBRAI.

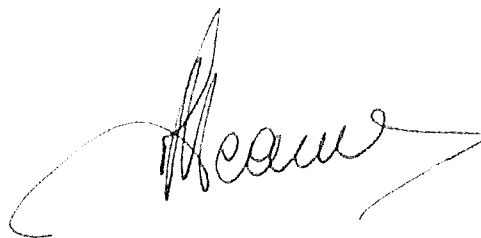
Le second à :

- Monsieur le Président du Tribunal administratif,

à LILLE.

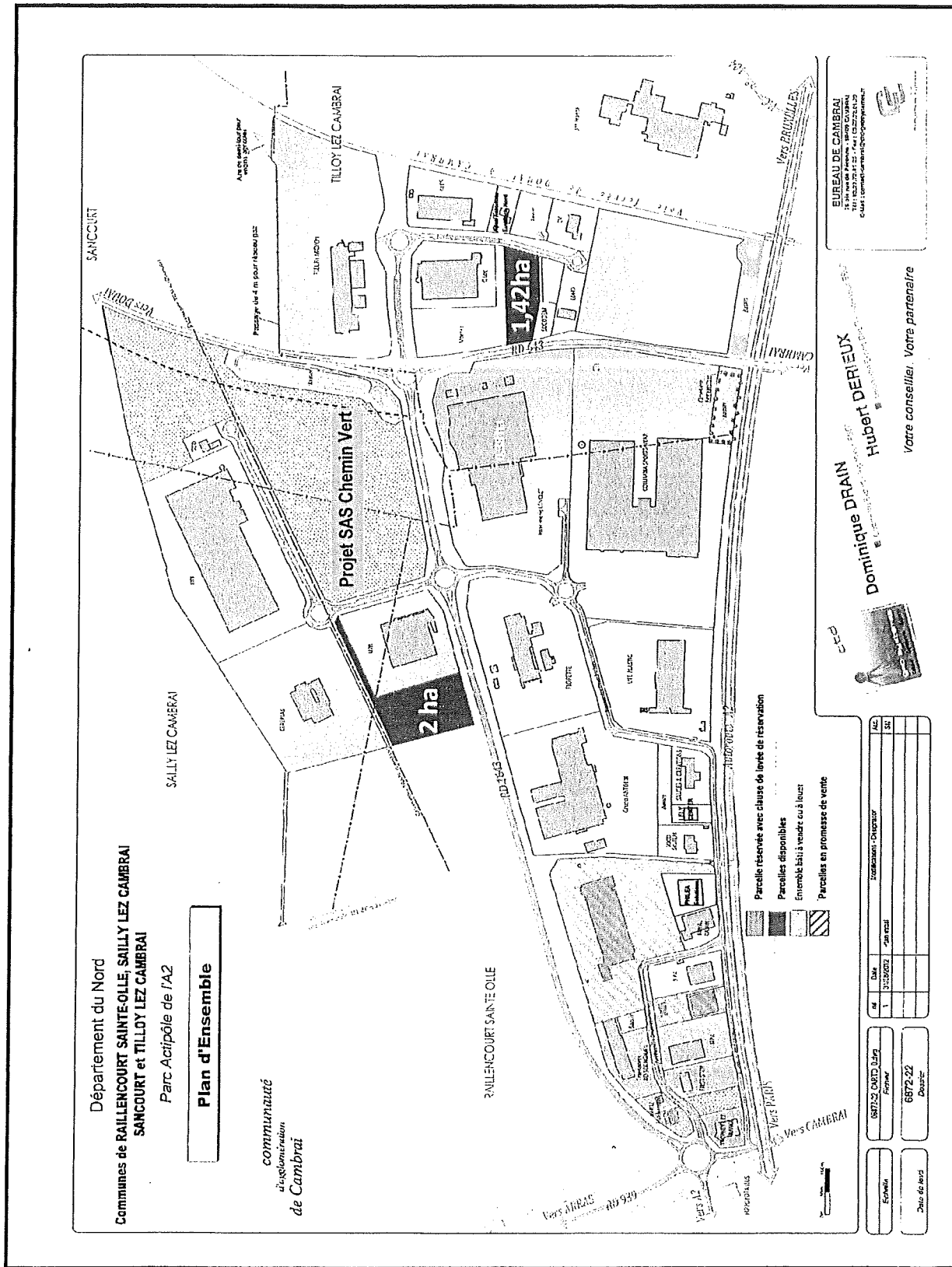
A CAUDRY, le 7 octobre 2018

Le commissaire-enquêteur
Jean-Marie JACOBUS



ANNEXE I

PLAN DU PARC D'ACTIVITÉS DE L'ACTIPÔLE DE L'A2



ANNEXE II

COPIE DE L'ÉTUDE DU S.D.I.S. DU NORD



SERVICE DÉPARTEMENTAL
D'INCENDIE ET DE SECOURS

Le Directeur,
Chef du Corps départemental

Monsieur le Préfet
de la Région Hauts-de-France
Préfet du Nord
Direction de la Coordination des Politiques
Interministérielles
Bureau des Installations Classées
pour la Protection de l'Environnement
12, rue Jean Sans-Peur – CS 20003
59039 LILLE CEDEX

GPRS/CH/URB/18/510
Affaire suivie par : Lieutenant – Colonel Christophe HERITIER
☎ 03.20.12.29.41

Lille, le 24 AVR. 2018

Objet: Étude d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
soumise à Autorisation.

Date de dépôt : 03/04/2018
Date d'arrivée au SDIS : 03/04/2018
Commune(s) : SAN COURT (59 268) - SAILLY-LEZ-CAMBRAI (59 554)
RAILLENCOURT-SAINT-OLLE (59 554)
Adresse : Parc d'Activités ACTIPOLE de l'A2
Demandeur : SAS CHEMIN VERT
PJ : 1 Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter – Bureau KALIES
(Réf : KA17.08.005.V2) du 27/03/2018.

J'ai l'honneur de vous retourner, sous ce pli, le dossier de l'affaire décrite en objet, qui après étude, appelle les observations suivantes :

1 – CONTEXTE et DESCRIPTION SOMMAIRE :

La présente étude concerne un Dossier d'Autorisation d'Exploiter (DAE) un entrepôt logistique, situé sur le Parc d'Activités ACTIPOLE de l'A2, sur le territoire de 3 communes : SAN COURT, SAILLY-LEZ-CAMBRAI et RAILLENCOURT SAINT-OLLE.

Le 12 janvier 2018, le SDIS du Nord a émis un avis sur ce dossier, concluant l'impossibilité d'émettre un avis favorable.

Le présent dossier fait apparaître notamment les modifications suivantes :

- les parois séparatives entre cellules seront REI 180, la durée de l'incendie selon Fumilog étant inférieure à cette durée, y compris pour un feu de liquide inflammable (selon OMEGA 2),

- la création d'un deuxième accès pour les secours (déjà indiqué par l'envoi d'un courriel en date du 13/12/2017),

- l'ensemble des cellules sera de 6 000 m², de ce fait il n'est plus envisagé la mise en place de dispositif de refroidissement des parois séparatives,

- le calcul D9 a été corrigé pour aboutir à un débit de 420 m³/h soit un volume total pour extinction de 840 m³. Les points d'eau incendie seront des poteaux d'incendie alimentés par le réseau d'eau public pour 2 poteaux (120 m³/h) et un réseau privé pour les 7 autres (300 m³/h) depuis une cuve de 600 m³

Ce volume d'eau d'extinction a été calculé en tenant compte des critères suivants :

- Durée d'extinction : 2 h (Arrêté du 11/04/2017 : Référence à la rubrique 1510 Autorisation même en cas de présence de rubriques 2662 et 2663),
- Surface de référence : 6 000 m² (851,4 m² d'activité et 5 148 m² de stockage),
- Hauteur de stockage : Supérieure à 12 mètres (12,40 m),
- Stabilité au feu : 1h,
- Catégorie de risque zone d'activité de 851,4 m² : 1,
- Catégorie de risque zone de stockage de 5 148 m² : 3,
- Présence d'une détection automatique généralisée,
- Mise en place d'une installation fixe d'extinction automatique.

- réalisation de deux aires de mise en station au droit des murs séparant les cellules 2 et 3 et les cellules 8 et 9 en façade ouest et une au droit du mur séparant les cellules 6 et 7,

- la réalisation d'un plan de défense incendie,

- modification de l'emplacement des 9 poteaux incendie afin de ne pas être dans le flux thermique de 5 kW/m²,

- modification du bassin de confinement des eaux d'extinction,

- précision et justification du volume d'émulseur de 3,5 m³.

Le bâtiment se compose de la manière suivante :

LOCAUX	SURFACES	NIVEAUX	DESTINATION
Bureaux / Sociaux 1	417 m ²	Rez-de-Chaussée	Locaux relevant de la rubrique 2925 (Ateliers de charge).
Bureaux / Sociaux 2	417 m ²		
Charge 1	277 m ²	Rez-de-Chaussée	
Charge 2	277 m ²		
TGBT / Transformateur	19 m ²		
Sprinkler	140 m ²	Rez-de-Chaussée	
Chaufferie	115 m ²		

CELLULE 1	6 000 m ²		
CELLULE 2	5 963 m ²		
CELLULE 3	5 963 m ²		
CELLULE 4	5 963 m ²	Rez-de-Chaussée	Stockage de produits relevant des rubriques 1510, 1530, 1532, 2662, 2663-1, 2663-2, en palettes entières.
CELLULE 5	5 963 m ²		
CELLULE 6	5 963 m ²		
CELLULE 7	5 963 m ²		
CELLULE 8	5 978 m ²		
CELLULE 9	3 503 m ²	Rez-de-Chaussée	Stockage de produits identiques à ceux des cellules 1 à 6 et de produits inflammables dangereux, relevant de la rubrique 4331, sur 5 m de hauteur.(soit 945T maximun)

La longueur des murs coupe feu séparatifs est de 127 mètres.

Le site sera accessible depuis les voies publiques par 3 entrées.

Une entrée est réservée au parking, pour les véhicules légers et ne communique pas avec la voie périphérique de l'entrepôt. Les deux autres sont réservée aux poids lourds dont une réservée aux secours.

Une voie périphérique, d'une largeur minimale de 6 mètres, est prévue autour du bâtiment.

Le DAE indique que le site disposera d'aires de mise en station des moyens aériens au droit de certains murs séparatifs non équipés de systèmes de refroidissement fixes, et d'aires de stationnement devant chaque poteau incendie, permettant de s'y raccorder (p 249).

Des cheminements stabilisés de 1,80 m de large entre la voie pompier et toutes les issues de secours seront réalisés.

Le site disposera d'issues de secours vers l'extérieur ou un espace protégé dans deux directions opposées, de telle sorte que tout point de l'entrepôt ne soit pas distant de plus de 75 mètres effectifs d'une issue.

Le désenfumage sera assuré par la division des cellules en cantons, d'une superficie maximale de 1 650 m² et d'une longueur maximale de 60 m. Chaque écran de cantonnement sera stable au feu de degré un quart d'heure, et aura une hauteur minimale de 1 m. La distance entre le point bas de l'écran et le point le plus près du stockage sera supérieure ou égale à 0,5 m.

Les cantons de désenfumage seront équipés, en partie haute, de dispositifs d'évacuation des fumées, gaz de combustion, chaleur et produits imbrûlés, à commande manuelle (à proximité des issues) et automatique, il est prévu 30 exutoires par cellule soit 5 exutoires pour 1000 m². La surface utile des exutoires sera d'au moins 2 % de la surface de chaque canton. Toutes les aires sur lesquelles pourraient se produire des déversements accidentels, seront étanches et mises sous rétention.

La cellule 9 sera divisée en zones de collecte d'une superficie unitaire maximale au sol égale à 500 m². A chacune de ces zones sera associé un dispositif de rétention dont la capacité utile sera au moins égale à 100 % du volume abrité, à laquelle est ajouté un volume d'eau d'extinction nécessaire à la lutte contre l'incendie de la zone de collecte et le volume d'eau lié aux intempéries à raison de 10 l/m² de surface de la rétention.

La zone de collecte sera constituée d'un dispositif passif. Le liquide recueilli, au niveau de la zone de collecte sera dirigé par gravité vers le bassin de rétention étanche de 360 m³ situé à l'Est de la cellule 9. Tout moyen sera mis en place pour éviter la propagation de l'incendie par ces écoulements (exemple : siphon anti-feu).

Les moyens de secours internes prévus sont :

- un réseau de RIA,
 - des extincteurs,
 - extinction automatique pour les cellules 1 à 8, la cellule 9 sera dotée d'un système d'extinction automatique avec émulseur, adapté à la présence de liquides inflammables, permettant à lui seul d'éteindre un incendie dans cette cellule.
 - Un système de détection assurée par le système d'extinction automatique. En cas de détection, une alarme sonore retentira, le système d'extinction automatique se mettra en marche et les portes coupe-feu ainsi que la vanne de barrage du bassin de tamponnement des eaux pluviales de voiries se fermeront.
- Les dispositifs de désenfumage disposeront de leur propre détection calibrée de manière à ce qu'ils ne s'ouvrent qu'après le déclenchement du système d'extinction automatique d'incendie.

Pendant les heures d'exploitation, la transmission de l'alerte se fera par le personnel présent sur le site. Hors des heures d'exploitation, l'alerte en cas d'intrusion ou d'incendie sera reportée automatiquement à la société de télésurveillance.

2- OBSERVATIONS

Le présent dossier permet de lever les observations les plus importantes du précédant avis du SDIS. Toutefois, il n'est pas précisé le type de poteau d'incendie et dans les schémas d'alerte, il y a lieu d'alerter le Centre de Traitement de l'Alerte du SDIS et non le centre de secours de Cambrai

3- PRESCRIPTIONS

3.1 - Relatives au cadre réglementaire

1 – Respecter les dispositions techniques prévues au dossier et dans les textes réglementaires. en tenant compte des prescriptions émises.

3.2 – Accès au site

2 - Installer, pour les accès au site, des dispositifs d'ouverture conçus pour être ouverts immédiatement sur demande des services d'incendie et de secours ou directement par ces derniers.

3.3- Aires de mise en station des moyens aériens

3- Respecter les dispositions suivantes pour les trois aires mise en station :

- Dimensions : 7 mètres sur 10 mètres,
- Force portante de 320 kN, avec un maximum de 130 kN par essieu, ceux-ci étant distants de 3,60 mètres minimum,
- Résistance au poinçonnement minimale de 88 N/cm²,
- Rayon intérieur R de 13 mètres minimum,
- Surlargeur $S = 15/R$ en mètres dans les virages de rayon inférieur à 50 mètres,
- Pente maximum 10 %,
- Positionnement au droit des murs séparatifs entre cellules,
- Distance par rapport à la façade de 1 mètre si les aires sont perpendiculaires à la façade,
- Distance par rapport à la façade de 1 à 8 mètres si les aires sont parallèles à la façade,
- Matérialisation au sol,
- Instauration d'une procédure organisationnelle pour dégager ces aires avant l'arrivée des secours, si celles-ci sont encombrées pour des raisons d'exploitation.

3.4 – Aires de stationnement au droit des Points d'Eau Incendie

4 – Respecter les dispositions suivantes pour les aires de stationnement des engins au droit des Points d'Eau Incendie :

- Dimensions : 4 mètres sur 8,
- Force portante de 320 kN, avec un maximum de 130 kN par essieu, ceux-ci étant distants de 3,60 mètres minimum,
- Résistance au poinçonnement minimale de 88 N/cm²,
- Rayon intérieur R de 11 mètres minimum,
- Surlargeur $S = 15/R$ en mètres dans les virages de rayon inférieur à 50 mètres,
- Pente comprise entre 2 et 7 %,
- Distance par rapport au PEI : 5 mètres maximum,
- Matérialisation au sol,
- Signalisation,
- Présence d'un panneau d'interdiction de stationner.

3.5 – Relatives à la Défense Extérieure Contre l'Incendie

5 - Installer des poteaux incendie de DN 150 présentant un débit unitaire minimal de 120 m³/h, sur une canalisation d'au moins 150 millimètres conformes aux normes NF EN 14384 et NF S 61-213. L'implantation, la réception et la maintenance de ces poteaux d'incendie devront respecter les disposition de la norme NF S 62 200.

6 – Numéroté l'ensemble des Points d'Eau Incendie (PEI) en accord avec le SDIS

9 – Permettre au SDIS, d'effectuer la Reconnaissance Opérationnelle Initiale des PEI. A ce titre, le procès verbal de réception des PEI devra être fourni.

10 – Permettre au SDIS, d'effectuer la Reconnaissance Opérationnelle annuelle des PEI. A ce titre, le rapport de contrôle technique des PEI, comprenant la mesure des débits des hydrants, y compris en simultané et celle du volume utile des réserves, devra être fourni.

11 - Assurer l'entretien des PEI.

12 – Avertir, sans délai, le Centre de Traitement de l'Alerte territorialement compétent, en cas d'indisponibilité du (ou des) PEI et de retour à l'état disponible de ce dernier (CTA LE QUESNOY – Tél : 03.27.20.88.18 – Fax : 03.27.20.80.99 – Mail : cta.lequesnoy@sdis59.fr) et remédier aux indisponibilités dans les plus brefs délais.

3.6 – Relatives au Plan de Défense Incendie

13– Transmettre le plan de défense incendie conforme aux dispositions de l'Article 23 de l'Annexe II de l'Arrêté du 11/04/2017, en trois exemplaires au SDIS, dont un, sous format numérique.

Ce plan doit comprendre :

- Le schéma d'alerte décrivant les actions à mener à compter de la détection d'un incendie (l'origine et la prise en compte de l'alerte, l'appel des secours extérieurs, la liste des interlocuteurs internes et externes),

- L'organisation de la première intervention et de l'évacuation face à un incendie en périodes ouvrées,

- Les modalités d'accueil des services d'incendie et de secours en périodes ouvrées et non ouvrées,

- La justification des compétences du personnel susceptible, en cas d'alerte, d'intervenir avec des extincteurs et des robinets d'incendie armés et d'interagir sur les moyens fixes de protection incendie, notamment en matière de formation, de qualification et d'entraînement,

- La stratégie de lutte contre l'incendie pour faire face aux incendies susceptibles de se produire dans les installations comprenant des liquides inflammables, sans prendre en compte un éventuel recours aux moyens des services publics d'incendie et de secours,

- Le plan de situation décrivant schématiquement l'alimentation des différents points d'eau ainsi que l'emplacement des vannes de barrage sur les canalisations, et les modalités de mise en oeuvre, en toutes circonstances, de la ressource en eau ou en eau et en émulseur nécessaire à la maîtrise de l'incendie de chaque scénario,

- Les plans indiquant l'emplacement de la (ou des) commande(s) manuelle(s) d'isolement des bassins de rétention et du réseau d'eau pluviale et les consignes relatives à la manœuvre manuelle de la vanne d'isolement, en heures ouvrées et non ouvrées,

- La description du fonctionnement opérationnel du système d'extinction automatique,

- La localisation des commandes des équipements de désenfumage,

- La localisation des interrupteurs centraux,

- L'annuaire de crise indiquant les coordonnées des interlocuteurs internes et externes,

- Les modalités selon lesquelles, les fiches de données de sécurité sont tenues à disposition du service d'incendie et de secours et de l'inspection des installations classées et, le cas échéant, les précautions de sécurité qui sont susceptibles d'en découler.

14 - Transmettre au SDIS, sous format informatique, tous les scénarii et leurs rayons de dangers, afin de mettre à jour la cartographie opérationnelle.

4 – AVIS

Le présent avis annule et remplace celui émis le 12 janvier 2018.

Le SDIS émet un avis favorable au dossier, sous réserve de respecter les prescriptions énoncées.

Pour le Directeur Départemental et par délégation,
Le Chef du Groupement Prévision,


Lieutenant-colonel Benoit MARTIN

CM

ANNEXE III

COPIES DU CERTIFICAT D’AFFICHAGE DES MAIRES DE
SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT ET
RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

OBJET : Enquête publique du 20 août 2018 au 20 septembre 2018 inclus.

S.A.S. DU CHEMIN VERT

Demande d'autorisation de construire et d'exploiter un entrepôt logistique sur le territoire des communes de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE.

Monsieur le maire certifie avoir fait afficher à la mairie, 15 jours avant le début de l'enquête publique et jusqu'à la clôture de celle-ci, soit du 5 août 2018 au 20 septembre 2018 sans interruption, et dans le voisinage de l'installation projetée, l'avis informant le public de l'ouverture de l'enquête publique sur la demande d'autorisation mentionnée en objet.

A Sully le 20 septembre 2018

(Signature du maire revêtue du
cachet de la mairie)



Le Maire,
H. Digneux.

A retourner à la PRÉFECTURE DU NORD
DIRECTION DE LA COORDINATION
DES POLITIQUES INTERMINISTERIELLES
Bureau des Installations Classées
pour la Protection de l'Environnement
A l'attention de Madame Véronique DELVILLE
12-14 rue Jean Sans Peur
59039 LILLE CEDEX

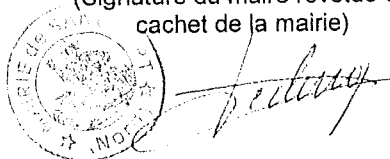
CERTIFICAT D'AFFICHAGE

OBJET : Enquête publique du 20 août 2018 au 20 septembre 2018 inclus.
S.A.S. DU CHEMIN VERT
Demande d'autorisation de construire et d'exploiter un entrepôt logistique sur le territoire des communes de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE.

Monsieur le maire certifie avoir fait afficher à la mairie, 15 jours avant le début de l'enquête publique et jusqu'à la clôture de celle-ci, soit du 5 août 2018 au 20 septembre 2018 sans interruption, et dans le voisinage de l'installation projetée, l'avis informant le public de l'ouverture de l'enquête publique sur la demande d'autorisation mentionnée en objet.

A SANCOURT, le 20 septembre 2018

(Signature du maire revêtue du
cachet de la mairie)

The image shows a circular official stamp of the commune of Sancourt, Nord, with a signature written over it. The stamp contains the text 'SANCOURT' and 'NORD'.

A retourner à la PRÉFECTURE DU NORD
DIRECTION DE LA COORDINATION
DES POLITIQUES INTERMINISTERIELLES
Bureau des Installations Classées
pour la Protection de l'Environnement
A l'attention de Madame Véronique DELVILLE
12-14 rue Jean Sans Peur
59039 LILLE CEDEX

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

OBJET : Enquête publique du 20 août 2018 au 20 septembre 2018 inclus.

S.A.S. DU CHEMIN VERT

Demande d'autorisation de construire et d'exploiter un entrepôt logistique sur le territoire des communes de SAILLY-LEZ-CAMBRAI, SANCOURT et RAILLENCOURT-SAINTE-OLLE.

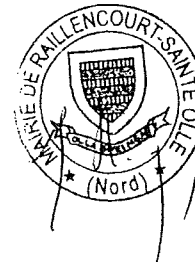
Monsieur le maire certifie avoir fait afficher à la mairie, 15 jours avant le début de l'enquête publique et jusqu'à la clôture de celle-ci, soit du 5 août 2018 au 20 septembre 2018 sans interruption, et dans le voisinage de l'installation projetée, l'avis informant le public de l'ouverture de l'enquête publique sur la demande d'autorisation mentionnée en objet.

Railencourt Sainte Olle, le 20/09/2018

(Signature du maire revêtue du
cachet de la mairie)

Mayenne RINGEVAL

Jain



A retourner à la PRÉFECTURE DU NORD
DIRECTION DE LA COORDINATION
DES POLITIQUES INTERMINISTÉRIELLES
Bureau des Installations Classées
pour la Protection de l'Environnement
A l'attention de Madame Véronique DELVILLE
12-14 rue Jean Sans Peur
59039 LILLE CEDEX

ANNEXE IV

PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

- Observations portées sur le registre d'enquête SANCOURT :

Le 28 août 2018

Monsieur **LAGON** Jean-Pierre, maire de TILLOY-LEZ-CAMBRAI, assisté par madame Émilie JAMEZ, secrétaire de mairie :

« *« Nous sommes rendu à la permanence du commissaire-enquêteur concernant l'enquête publique de la SAS Chemin Vert.*

Questions posées : (1) Implantation de la SAS Chemin Vert à 500 m. de la future implantation de HES Logistique ?

(2) Prise en compte de l'augmentation du trafic routier ?

(3) Non prise en compte de l'implantation de HES Logistique malgré un permis de construire accordé en juillet 2018. » »

Signé : le Maire - illisible

- Observations portées sur le registre d'enquête de SAILLY-LEZ-CAMBRAI :

Le 20 septembre 2018

Monsieur **LIENARD**, Michel, maire de RUMILLY :

« *« Projet conforme aux règles de l'environnement » »*

Signé : illisible (Michel Liénard vice-président de la CAC)

Monsieur **CATTEAU**, Gérard, de RUMILLY :

« *« Situé dans une zone d'activités créée par la C.A.C., un investisseur s'intéresse au Cambrésis et croit à son potentiel de développement. Que cela se fasse car la région en a besoin. » »*

Signé : illisible

QUESTIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

1^{ère} question :

Aspect socio-économique :

Combien de salariés comptez-vous employer sur la plateforme (bureaux, cellules) ?

2^{ème} question :

Alerte en périodes non ouvrées :

En cas de détection d'un incendie par le système de sécurité incendie, l'alerte est reportée à la société de télésurveillance qui appelle le cadre d'astreinte chargé de se rendre sur le site pour effectuer la levée de doute. Où demeurent les cadres d'astreinte (distance du site pour le plus éloigné) ? Cumulé au délai d'intervention des pompiers le plus proches (Cambrai) qui est de 11 minutes environ, la levée de doute par un cadre d'astreinte hors site ne risque-t-elle pas de favoriser la propagation de l'incendie ?

3^{ème} question :

Plan de défense incendie :

Dans son avis et ses prescriptions, le SDIS du Nord vous demande de lui transmettre le plan de défense incendie relatif au site. Ce plan a-t-il été établi et transmis au SDIS ? Dans l'affirmative, a-t-il été approuvé par cet organisme ?

4^{ème} question :

Transports et déplacements :

Dans son avis, la MRAE vous recommande de compléter la part relative au mode de déplacement et d'accès au site pour les salariés. Dans votre réponse, vous précisez que les employés pourront utiliser les transports urbains, lignes 6 et 7, dont l'arrêt est respectivement distant de 1,5 km et 1 km. ce qui n'est pas très incitatif pour ce mode de transport ou, pour ceux dont le domicile n'est pas desservi, pratiquer le covoiturage ou se déplacer à vélo. Par ailleurs, vous indiquez que la part du trafic occasionné par les véhicules légers, donc en majorité ceux du personnel, est estimé à 150/jour. N'y a-t-il pas contradiction entre ce nombre de véhicules et le mode de déplacement que vous préconisez pour les employés ?

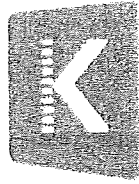
5^{ème} question :

Permis de construire :

Votre dossier, déposé en octobre 2017, relatif aux permis de construire a dû, à la demande de la D.D.T.M. du Nord, être modifié et complété à plusieurs reprises. Quelles en sont les raisons essentielles ?

ANNEXE V

MÉMOIRE EN RÉPONSE AU PROCÈS-VERBAL DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR



KALIÈS

NOTE DE RÉPONSE AUX QUESTIONS DU PUBLIC ET DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR



Créateur de solutions logistiques

CHEMIN VERT SAILLY-LEZ-CAMBRAI

Fait à Bihorel, le 27 septembre 2018

Réalisé par :

A. VARIN

Validé par :

E. CUVELIER

KALIÈS - KA17.08.005.v2

PREAMBULE

La présente note a pour objectif de répondre aux contributions du public et aux questions du commissaire enquêteur formulées lors de l'enquête publique relative au Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale pour 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).

Auteur de la remarque	Thème	Remarque	Réponse de CHEMIN VERT
M. LAGON, maire de TILLOY-LEZ- CAMBRAI	Proximité avec le projet HES Logistique	<p>Nous sommes rendu à la permanence du commissaire-enquêteur concernant l'enquête publique de la SAS Chemin Vert.</p> <p>Questions posées :</p> <p>(1) Implantation de la SAS Chemin Vert à 500 m de la future implantation de HES Logistique ?</p> <p>(2) Prise en compte de l'augmentation du trafic routier ?</p> <p>(3) Non prise en compte de l'implantation de HES Logistique malgré un permis de construire accordé en juillet 2018.</p>	<p>(1) Le projet CHEMIN VERT est effectivement situé à proximité du projet HES Logistique. HES Logistique a la maîtrise du foncier depuis quelques années, a obtenu le permis de construire mais n'a engagé aucun travaux à ce jour. Le projet CHEMIN VERT est situé sur une parcelle qui a également fait l'objet d'un permis de construire en son temps mais, à également, il n'y a pas eu de projet abouti.</p> <p>CHEMIN VERT a développé son projet et le mettra en œuvre avec des emplois et de l'activité à la clef.</p> <p>(2) L'augmentation du trafic routier due au projet CHEMIN VERT est étudiée au chapitre 10 de l'étude d'impact du DDAE. L'impact cumulé des projets CHEMIN VERT et HES Logistique sur le trafic routier de la zone est étudié au paragraphe 15.2 de l'étude d'impact, complété par la note de réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale du 6 juin 2018.</p> <p>(3) La proximité entre les projets CHEMIN VERT et HES Logistique a bien été prise en compte dans le dossier. Les impacts cumulés des deux projets sur l'Eau, l'Air, le Bruit et le Trafic routier sont étudiés au paragraphe 15.2 du DDAE.</p>
Remarque de M. LIENARD, maire de RUMILLY-EN- CAMBRESIS et vice- président de la CAC		Projet conforme aux règles de l'environnement.	Sans objet.
Remarque de M. CATTEAU, habitant de RUMILLY-EN- CAMBRESIS		Situé dans une zone d'activités créée par la C.A.C., un investisseur s'intéresse au Cambrésis et croit à son potentiel de développement. Que cela se fasse car la région en a besoin.	Sans objet.

Auteur de la remarque	Thème	Remarque	Réponse de CHEMIN VERT
	Aspect socio-économique	Combien de salariés comptez-vous employer sur la plateforme (bureaux, cellules) ? En cas de détection d'un incendie par le système de sécurité incendie, l'alerte est reportée à la société de télésurveillance qui appelle le cadre d'astreinte chargé de se rendre sur le site pour effectuer la levée de doute. Où demeurent les cadres d'astreinte (distance du site pour le plus éloigné) ? Cumulé au délai d'intervention des pompiers le plus proches (Cambrai) qui est de 11 minutes environ, la levée de doute par un cadre d'astreinte hors site ne risque-t-elle pas de favoriser la propagation de l'incendie ?	Comme indiqué au paragraphe 1.1.1 de la présentation générale du DDAE, CHEMIN VERT prévoit d'employer 150 salariés sur le site. Le choix des cadres d'astreinte n'a pas encore été effectué à ce stade du projet. Il sera effectué avant la mise en service de l'installation. Tout incendie survenant en période non ouvrée sera détecté par le système d'extinction automatique d'incendie, dont les caractéristiques sont détaillées au paragraphe 4.3.2 C) de l'étude de dangers, qui est dimensionné pour permettre à lui seul l'extinction d'un incendie susceptible d'intervenir dans l'une des cellules de stockage. De plus, comme indiqué au paragraphe 4.2.1 A) de l'étude de dangers, la mise en place de parois coupe-feu 3 heures entre les cellules de stockage permet d'éviter la propagation d'un éventuel incendie (durée de résistance des parois entre cellules supérieure à la durée de l'incendie susceptible de se produire dans une cellule).
M. JACOBUS Commissaire enquêteur	Plan de défense incendie	Dans son avis et ses prescriptions, le SDIS du Nord vous demande de lui transmettre le plan de défense incendie relatif au site. Ce plan a-t-il été établi et transmis au SDIS ? Dans l'affirmative, a-t-il été approuvé par cet organisme ?	Une ébauche de plan de défense incendie est présentée au paragraphe 4.1.3 de l'étude de dangers du DDAE. Comme indiqué dans ce paragraphe, le plan de défense incendie sera complété et transmis au SDIS du Nord avant la mise en service de l'installation avec les éléments inhérents à l'exploitation tels que l'organisation de la première intervention et de l'évacuation, la justification des compétences du personnel susceptible d'intervenir en cas d'alerte ou les fiches de données de sécurité. Ce plan de défense incendie sera conforme en tout point aux exigences de l'article 23 de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.
Transports et déplacements		Dans son avis, la MRAE vous recommande de compléter la part relative au mode de déplacement et d'accès au site pour les salariés. Dans votre réponse, vous précisez que les employés pourront utiliser les transports urbains, lignes 6 et 7, dont l'arrêt est respectivement distant de 1,5 km et 1 km. ce qui n'est pas très incitatif pour ce mode de transport ou, pour ceux dont le domicile n'est pas desservi, pratiquer le covoiturage ou se déplacer à vélo. Par ailleurs, vous indiquez que la part du trafic occasionné par les véhicules légers, donc en majorité ceux du personnel, est estimé à 150/jour. N'y a-t-il pas contradiction entre ce nombre de véhicules et le mode de déplacement que vous préconisez pour les employés ?	Le trafic de véhicules légers présenté à la fois au paragraphe 10.2 de l'étude d'impact du DDAE et dans la note de réponse à l'avis de la MRAE est le trafic maximal de véhicules légers susceptible d'être engendré par le projet CHEMIN VERT. Dans le cadre d'une approche majorante, c'est ce trafic maximal qui a été considéré pour vérifier que, même dans le cas le plus pénalisant, l'impact du projet sur le trafic routier de la zone d'étude demeure acceptable. En pratique, les employés seront effectivement incités à pratiquer le covoiturage, et le trafic de véhicules légers dû au projet sera vraisemblablement inférieur à 150 véhicules par jour.

Auteur de la remarque	Thème	Remarque	Réponse de CHEMIN VERT
M. JACOBUS Commissaire enquêteur	Permis de construire	Votre dossier, déposé en octobre 2017, relatif aux permis de construire a dû, à la demande de la D.D.T.M. du Nord, être modifié et complété à plusieurs reprises. Quelles en sont les raisons essentielles ?	Le dossier déposé en octobre 2017 relatif au permis de construire a dû être modifié et complété suite à différents échanges avec la DREAL Hauts-de-France et le SDIS du Nord. En particulier, il s'agissait du premier dossier avec des cellules de stockage de 12 000 m ² . Cela a amené beaucoup d'échanges constructifs entre la DREAL, le SDIS et CHEMIN VERT, et a abouti à une décision de revenir sur des cellules de 6 000 m ² . Il a donc fallu refondre le dossier.