

Ministère chargé de
l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception : 17/03/2020 Dossier complet le : 31/03/2020 N° d'enregistrement : 2020-4004

1. Intitulé du projet

Construction d'un bâtiment de stockage frigorifique grande hauteur KBH2 pour la société Kloosterboer, ZI de la Motte au Bois, 12 rue Pierre Jacquart sur la commune de Harnes (62 440)

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) péfionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom _____ Prénom _____

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale Kloosterboer Harnes SAS

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale Stéphane PLUENET, Executive Director

RCS / SIRET 5 0 0 3 1 5 0 8 0 0 0 0 2 7 Forme juridique SASU

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
1.	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) 1511 (autorisation), 4735 (autorisation), 2925-1 (Déclaration)
39.	Travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article 111-22 du code de l'urbanisme ou emprise au sol au sens de l'article R* 420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m ² : environ 25 000 m ²

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste en la création d'un bâtiment logistique KBH2 de type entrepôt de stockage frigorifique grande hauteur (High Bay) automatisé. Le terrain d'assiette du projet est d'environ 2,9 ha sur la commune de Harnes, ZI de la Motte au Bois. Il est constitué de la réserve foncière Kloosterboer et d'une parcelle Mc Cain de 0,8 ha (bureaux + parking) en cours de rachat (cf. annexe A2). Le projet comprendra :

- 3 cellules de stockage grande hauteur "High Bay" de 3779 m², 3786 m² et 3786 m² incluant chacune 3 transstockeurs
 - Une zone "Low Bay" de 2381 m² au sol avec : en RDC une zone de stockage tampon et de préparation froid négatif (buffer) surmontée en R+1 d'une zone picking froid négatif sur toute la surface du buffer
 - Une zone de 14 quais froid positif (2010 m²)
 - Des locaux techniques d'environ 1140 m² incluant notamment salle des machines CO2/NH3, local de charge, oxyréduction, maintenance, ...
 - Des bureaux et locaux sociaux sur 2 niveaux (285 m²)
- Le froid sera produit par une installation frigorifique de type cascade CO2/NH3, l'ammoniac (NH3) restant confiné en salle des machines.

4.2 Objectifs du projet

Le projet répond à un besoin de stockage frigorifique grandissant de la société Mc Cain, et général dans les Hauts de France. Le groupe Kloosterboer souhaite augmenter la capacité de stockage à proximité immédiate de l'usine Mc Cain afin de soulager l'entrepôt KBH1 existant à saturation, offrir de meilleures conditions de stockage en direct à l'usine voisine, et limiter le recours à des stockages externalisés générant actuellement un important trafic d'export et de réimport entre ces stockages et le site.

L'objectif est par ailleurs d'offrir une gestion de stockage en cohérence avec les évolutions des pratiques clients : gestion et suivi à la palette en complément de la gestion par accumulation de batchs de l'entrepôt actuel.

Le terrain visé est situé à proximité :

- De l'usine Mc Cain, ce qui permettra d'envisager un système de navettes automatiques entre les deux sites,
- Des grands axes routiers régionaux et au cœur d'une région agroalimentaire, ce qui permettra à terme d'accueillir d'éventuels nouveaux clients ayant les mêmes destinataires en vue de mettre en place des schémas de distribution mutualisés (utilisation d'un même camion pour plusieurs chargeurs).

Ce projet s'inscrit dans la vision de Kloosterboer de renforcer sa position de prestataire logistique de Mc Cain et de se positionner à terme comme prestataire logistique privilégié pour les industriels agroalimentaires et produits sous température dirigée.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le terrain est globalement de topographie uniforme plane, seuls de légers terrassements en déblai/remblai sont prévus. Les déblais seront gérés in situ pour constituer les aménagements paysagers. Des matériaux de remblais seront nécessaires pour conforter l'assise du bâtiment.

Les fondations seront dimensionnées suivant les caractéristiques techniques du sol telles que décrites dans l'étude géotechnique qui sera réalisée avant le démarrage du chantier.

Le chantier durera environ 16 mois et comptera les phases suivantes :

- Préparation du chantier,
- Construction du bâtiment,
- Aménagement des parkings, voiries, réseaux et bassins.

Lors des travaux, des dispositions seront prises pour limiter l'impact de la construction :

- Interdiction du brûlage à l'air libre des déchets,
- Collecte sélective des déchets et prise en charge par des prestataires agréés,
- Mise en place de clôtures pleines afin de masquer l'impact visuel des travaux à hauteur d'homme vis-à-vis du voisinage.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le bâtiment KBH2 projeté stockera des produits alimentaires pour le compte de Mc Cain comme l'entrepôt KBH1 existant, et potentiellement à terme pour des clients de l'agroalimentaire n'ayant pas les capacités de stocker leur production en interne.

Le fonctionnement du site ne sera pas modifié : fonctionnement 7j/7, 24h/24, 360 jours par an.

L'activité sera répartie de la façon suivante :

- Réception : 24h/24, 7j/7 soit 360 j/an,
- Expédition : 6h-22h du lundi au vendredi, activité réduite le samedi, pas d'activité le dimanche, soit environ 250 j/an.

Le volume de stockage dans les cellules et la zone buffer sera de 246 269 m³, soit environ 106 850 palettes.

Le trafic moyen généré par le nouvel entrepôt sera d'environ 117 camions/j en semaine, 60 camions/j le samedi et 15 camions/j le dimanche. Soit pour le site une évolution de 124 camions/j à 241 camions/j en semaine, dont une partie était déjà prévue dans l'étude d'impact de l'entrepôt KBH1.

Au pic d'activité, le trafic maximal généré par le site restera inférieur à 260 camions/j (cf. annexe A7).

L'effectif du site passera de 50 à 80 personnes, fonctionnant en travail posté en 3 x 8 pour les personnels logistique et maintenance et en journée pour les autres personnes.

La gestion du stockage grande hauteur étant automatisée, les interventions humaines dans le High Bay seront limitées à des opérations de maintenance.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- Demande d'autorisation Environnementale au titre des ICPE
- Permis de construire

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface terrain	Environ 2,9 ha
Bâtiment de stockage grande hauteur High Bay, Buffer Low Bay, picking et quais	Environ 15 900 m ² au sol
Locaux techniques (sur deux niveaux)	Environ 1 140 m ²
Bureaux et locaux sociaux (R+1)	Environ 285 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

ZI de la Motte au Bois
12 rue Pierre Jacquart
62 440 Harnes

Coordonnées géographiques¹

Long. 02°54'27"E Lat. 50°27'53"N

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" ___" Lat. ___° ___' ___" ___"

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" ___" Lat. ___° ___' ___" ___"

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Entrepôt frigorifique grande hauteur : 478 505 m³ (autorisation)
Installation de réfrigération à l'ammoniac : 1,2 t (déclaration)
Atelier de charge d'accumulateurs : 136 kW (déclaration)
Stockage de palettes bois vides : 990 m³ (non classé)

Autorisé par arrêté préfectoral d'autorisation du 8 octobre 2009.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les ZNIEFF les plus proches sont : ZNIEFF de type I : n°310014027 « Site du cavalier du Terril n°98 d'Estevelles au terril d'Harnes » 380 m à 400 m à l'ouest ZNIEFF de type II : n°310013759 « Basse vallée de la Deûle entre Wingles et Emmerin » 3,9 km au nord-ouest
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'arrêté de protection de biotope le plus proche concerne le site n° FR3800093 «Terril de Pinchonvalles» 9 km au sud-ouest. L'arrêté de protection a été signé le 20/02/1992 en vue de conserver la qualité biologique du terril et de prévenir la disparition d'amphibiens, reptiles et oiseaux protégés dont la liste est énuméré dans l'APB.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Projet situé à environ 12 km de la limite occidentale du PNR Scarpe Escaut et 50 km au sud-est du PNR Caps et marais d'Opale. Réserve naturelle régionale : n° FR9300082 « Marais de Cambrin, Annequin, Cuinchy et Festubert » 13 km au nord-ouest et n°FR9300075 « Marais de Wagnonville » 13,5 km au sud-est
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Plan de prévention au bruit le plus proche : Axe Terrestre Bruyant (ATB) RD 917 avec zone de SJP à 100 m au nord-ouest du projet, projet non concerné
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Commune d'HARNES appartenant au bassin minier du Nord - Pas-de-Calais, inscrit à l'UNESCO en 2012, projet à plus de 500 m au sud de la zone tampon du site inscrit n° 50 (cité Saint Paul à 1 km au nord-est). Pas de monument historique à moins de 1 km Site archéologique : Enceinte fortifiée néolithique à Carvin 3,6 km au nord-est Diagnostic réalisé sur la réserve foncière Kloosterboer sans découverte d'éléments Patrimoine remarquable : Citée Mon Idée (Maréchal Leclerc) 750 m au sud-ouest
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune zone humide ou zone RAMSAR à plusieurs kilomètres Aucune zone humide référencée d'après la cartographie du SDAGE 2016-2021

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRN Mouvements de terrain : prescrit mais non approuvé sur la commune, pas de mouvement de terrain recensés dans un rayon de 500 m Pas de PPRN Inondation. TRI de Lens (inondation par crue à débordement lent de cours d'eau) 400 m au nord et 2,6 km au sud le long du canal de Lens Pas de PPRN Retrait-gonflement d'argiles, cavités souterraines PPRN Mouvements de terrain : prescrit mais non approuvé
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	4 sites BASIAS autour du projet (NPC6270472, NPC6270528, NPC6270621, NPC6270590) mais zone projet non concernée, Pas de SIS dans un rayon de 1 km 2 sites BASOL : ancienne cokerie CDF, site NOROXO à plus de 1 km du projet Diagnostic en cours sur la parcelle Mc Cain en cours d'acquisition (bureaux + parking), pas d'activité exercée sur la réserve foncière Kloosterboer
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZRE la plus proche est la nappe des calcaires carbonifères de la région de Lille, à plus de 10 km au nord et au nord-est
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune se situe hors des aires d'alimentation des captages prioritaires pour la protection de la ressource en eau et hors des aires d'alimentation de captage d'eau potable des Hauts-de-France. Aucun captage d'eau potable n'est recensé sur le territoire communal. Les captages les plus proches sont sur les communes de Vendin-le-Vieil, Estevelles et Courrières.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de site inscrit sur la commune
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Directive Oiseaux : FR3112002 « Les Cinq Tailles » 10,3 km au nord-est, FR3112005 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut » 23,8 km Directive Habitat : FR3100504 « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe » 8,1 km et 14 km au sud-est, FR3100506 « Bois de Flines-les-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux » 15,2 km au sud-est
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de site classé sur la commune

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site sera alimenté par le réseau communal d'adduction d'eau potable et ne nécessitera pas d'ouvrage de prélèvement dans le milieu naturel. Dans le cadre de son activité logistique, KBH2 n'utilisera pas d'eaux industrielles. L'eau potable sera utilisée uniquement pour les besoins du personnel (sanitaires), l'alimentation des condenseurs adiabatiques, l'entretien des locaux et la sécurité incendie. La consommation d'eau pour le projet est estimé à environ 670 m ³ /an comme pour KBH1
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les matériaux d'excavation seront gérés in situ pour les aménagements paysagers. Les matériaux de démolition des bureaux Mc Cain et du parking associé seront des gravats et des enrobés gérés comme des déchets en vue de leur valorisation matière lorsque cela sera possible.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le chantier de construction nécessitera des apports en matériaux pour le nivellement de la topographie finale ainsi que pour les fondations, couches de forme, voiries, etc. Le nivellement sera assuré en priorité avec les déblais, puis avec des matériaux recyclés si possible (graves, ternaies)
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise du projet est actuellement un espace vert du site constitué d'une pelouse anthropique sans intérêt écologique particulier (réserve foncière Kloosterboer) et d'un bâtiment de bureaux + parking (parcelle rachetée à Mc Cain). Aucune modification de biodiversité n'est donc prévue. Le site ne s'inscrit pas dans des zones protégées, remarquables ou constituant une continuité écologique.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les zones Natura 2000 recensées sont toutes à plus de 10 km et constituées soit d'espaces d'accueil des oiseaux, soit de pelouses métallicoles, forêts et plans d'eau. L'éloignement important de ces espaces, l'absence de lien du site avec leur typologie ou leur fonctionnalité, et l'absence de rejets du projet permettent de conclure à l'absence d'impact du projet sur ces zones.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de zones à sensibilité particulière, pas de rejets.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le terrain fait partie en grande majorité du site industriel déjà exploité par Kloosterboer (réserve foncière) et pour 0,8 ha issus du rachat d'une zone de bureaux et de parking de l'usine Mc Cain, en zone industrielle. Il constitue un espace à vocation industrielle disponible pour l'accueil d'une nouvelle activité, sans consommation d'espaces à vocation naturelle, agricole ou forestière.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le terrain ne se situe pas dans un zonage PPRT. Il est cependant concerné par le rayon PPI du site NORTANKING implanté sur la commune d'Annay.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun plan de prévention des risques naturels (inondation, retrait gonflement d'argiles, mouvement de terrain, cavités souterraines, TRI) applicable au site.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Pas de procédés de transformation ni de rejets industriels. Les seules émissions sont les gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site (véhicules légers du personnel, camions d'approvisionnement/expédition), n'engendra pas de risque sanitaire.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le trafic moyen de poids lourds à terme issu du site passera de 124 à 241 camions par jour en semaine du fait du projet KBH2. Cette hausse de 117 camions intègre une réduction du trafic entre l'usine Mc Cain et des entrepôts déportés. Le projet se situe dans une zone industrielle déjà concernée par le trafic de véhicules lourds.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les émissions sonores liées au projet seront limitées : - aux véhicules de livraison/expédition - aux opérations de chargement/déchargement - à l'installation frigorifique Le site est localisé dans une zone industrielle à proximité d'une voie bruyante (RD917). Aucun plan de prévention du bruit n'est applicable au site.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'activité sera du stockage de marchandises surgelées conditionnées déjà emballées sans déconditionnement ni stockage de produits en vrac.</p> <p>Aucune émission d'odeur n'est envisagée.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les émissions lumineuses seront limitées à l'éclairage des voiries et à l'éclairage de sécurité.</p> <p>Les éclairages extérieurs seront orientés vers le sol et capotés pour éviter les halos lumineux</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera des rejets atmosphériques diffus provenant des poids lourds (réception/expédition).</p> <p>Les mesures prises pour limiter l'impact seront les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - moteurs éteints pendant les opérations de chargement/déchargement - vitesse limitée sur le site à 20km/h
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux pluviales de toiture transiteront par un réseau spécifique vers un bassin de tamponnement et un bassin d'infiltration créés sur site. Les eaux pluviales de voirie seront raccordées à un réseau spécifique et transiteront par un séparateur à hydrocarbures avant de rejoindre les bassins de tamponnement et d'infiltration du site.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet n'entraînera pas d'effluents industriels.</p> <p>Le projet engendrera des rejets d'eaux usées domestiques (sanitaires) raccordés au réseau d'assainissement public.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet engendrera la production des déchets non dangereux liés à l'activité logistique du site (palettes, cartons, emballages, liens plastique).</p> <p>Ces déchets seront collectés et évacués vers des filières adaptées comme c'est déjà le cas pour l'entrepôt KBH1 existant. Ils seront triés, stockés en bennes fermées et enlevés par des sociétés spécialisées en vue de favoriser au maximum leur valorisation.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun élément du patrimoine architectural, culturel, paysager sur ou à proximité du site. Pas de contrainte archéologique sur le site qui a déjà été viabilisé dans le cadre de la construction de l'usine Mc Cain et de l'entrepôt logistique KBH1. Un diagnostic réalisé sur la réserve foncière utilisée pour le projet afin de confirmer cette absence de contrainte a abouti début 2020 à une absence de découverte archéologique et à la libération des terrains pour réalisation du projet.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le terrain est constitué de la réserve foncière Kloosterboer et d'une parcelle occupée par des bureaux et un parking rachetée par Kloosterboer à Mc Cain au sein de la zone d'activités de la Motte au Bois. Ces espaces sont actuellement entretenus dans l'attente d'accueillir une nouvelle activité.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Pas de projet listé sur le site de la MRAE en dehors de modifications de PLU, PLUi, SCOT. Pas de projets à potentiel cumul d'incidence.

Pas de projets existants ou approuvés sur le site de la DREAL des Hauts de France récemment.

Le dernier projet présentant un possible impact cumulé est la création d'une plateforme logistique Parcolog Gestion (20 670 m²) - ZAC de la Motte au bois – Harnes : impact trafic (40 PL, 80 VL par jour). Ce projet a été approuvé en novembre 2018 et a été réalisé depuis.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le projet et sa localisation sur le site voisin de l'usine Mc Cain à proximité des axes de transport permettent l'optimisation des trajets usine/stockage et MP/PF : suppression des actuels stockages déportés et du trafic lié (trafic export usine et import KBH1). Mise en place de navettes automatiques entre l'usine et l'entrepôt (réduction du trafic routier par rapport à un nouvel entrepôt plus éloigné). En vue d'accueillir de nouveaux clients cette localisation permet de limiter les trajets à vide par la mutualisation des trajets entre clients et usines de la région.

La construction d'un entrepôt grande hauteur permet de réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO2 de 37 à 45 % et permet de réduire la surface d'emprise au sol par rapport à un stockage classique.

Le site prévoit de réutiliser la chaleur provenant des systèmes de production de froid pour le chauffage au sol des bureaux et le réchauffage des dalles basses des entrepôts négatifs.

Le site vise également la certification BREEAM ("Building Research Establishment Environmental Assessment Method") qui certifie les bâtiments répondant à un haut standard de performance environnementale.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Les impacts du projet seront une hausse de trafic de 117 camions/j en semaine et 0 à 15 le dimanche, des rejets atmosphériques liés au trafic sur site, une perception visuelle du bâtiment grande hauteur. Le trafic associé au projet est non négligeable, mais n'est pas de nature à perturber la circulation dans la zone d'activités. Les rejets seront limités au maximum, le chargement des camions étant autant que possible optimisé. Le terrain d'emprise du futur site est situé sur une zone d'activités ayant déjà fait l'objet d'une étude d'impact et destinée à accueillir des sites industriels, avec une absence d'espèce protégée ou patrimoniale, d'habitat remarquable, de zone humide. L'insertion du nouveau bâtiment se fera dans la continuité des bâtiments existants sur site et dans la zone, avec la même charte graphique que KBH1 et aménagement paysager des espaces verts en façades extérieures. Les impacts semblent ainsi suffisamment limités pour une non soumission à évaluation environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ; <input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ; <input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ; <input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ; <input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ; <input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets. <input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Annexes complémentaires :

A3 - Annexe facultative - Note impact visuel du projet : joint en complément des perspectives du projet

A7 - Annexe facultative - Analyse de l'évolution du trafic du site - Attachée à la partie 6.1 du CERFA

A8 - Annexe facultative - Synthèse des mesures ERC (Eviter - Compenser- Réduire) - Attachée à la partie 6.4 du CERFA

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Harnes

le, 13/03/2020

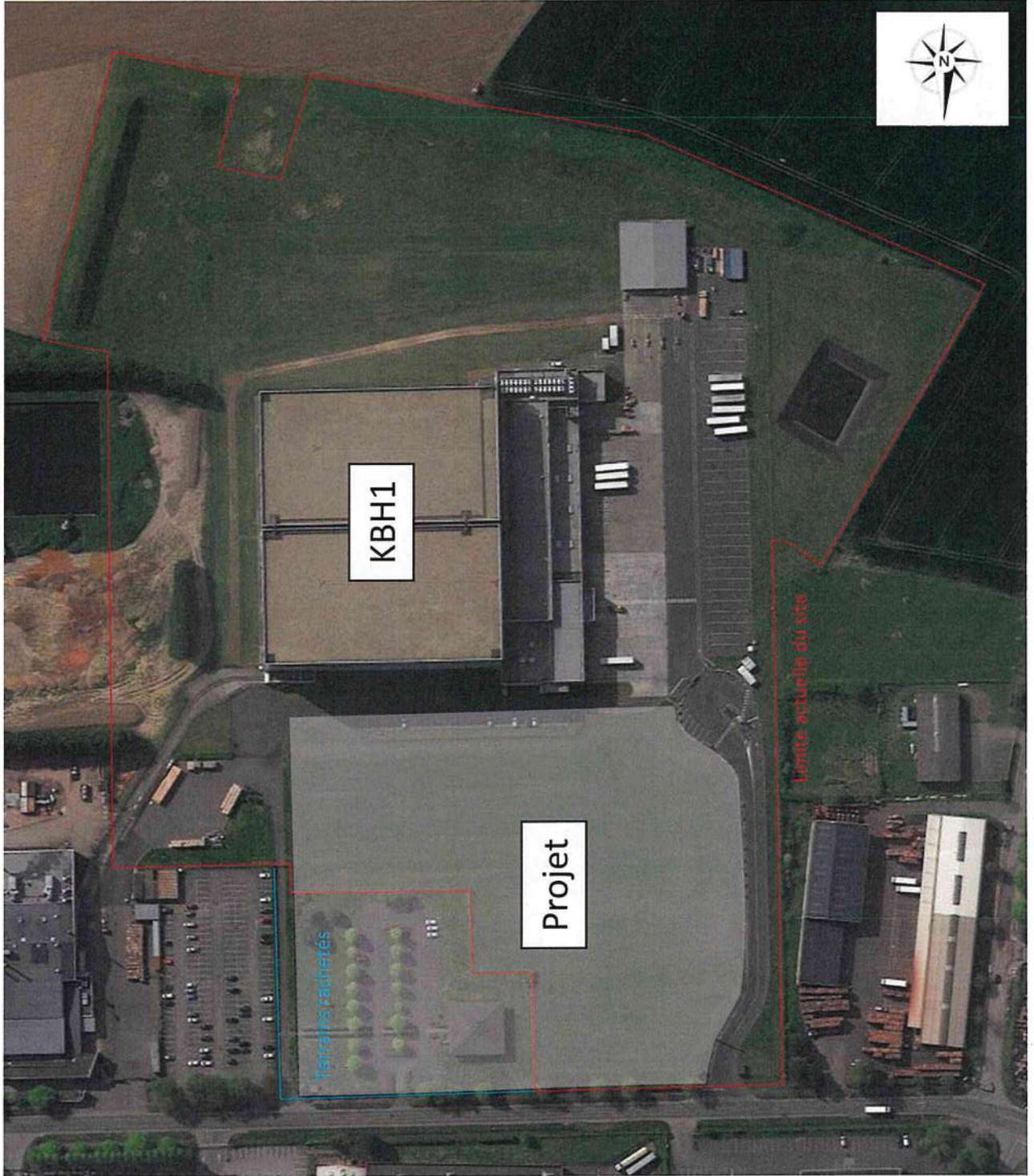
Signature





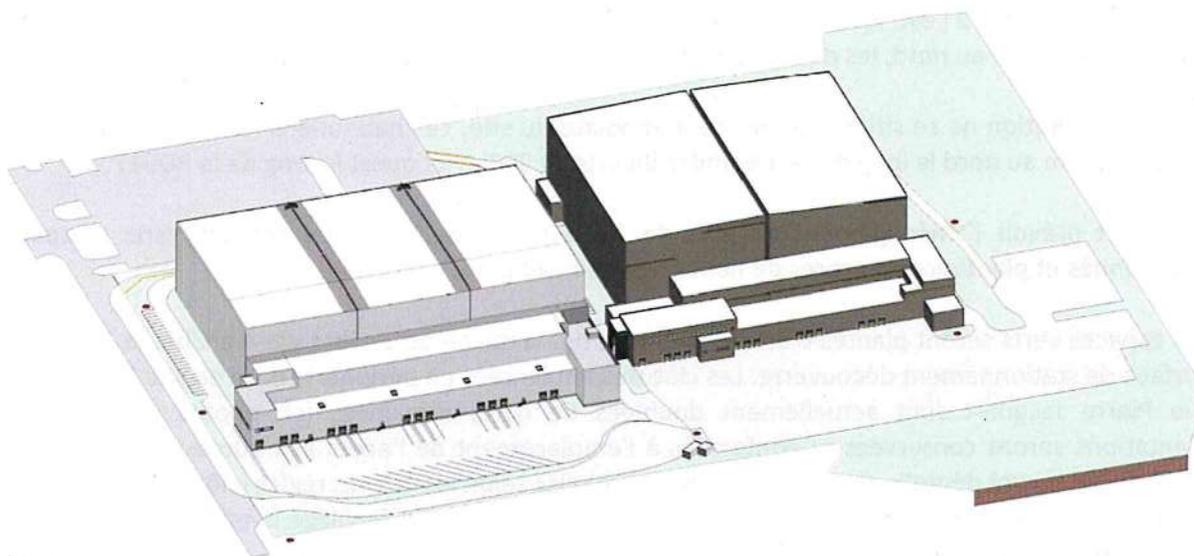
A2 – Plan de situation au 1/25 000

Détail du périmètre du site Kloosterboer





A3 – Note impact visuel du projet



**ANNEXE 3 – Note impact visuel du projet KBH2**

Le terrain du projet se situe dans une zone industrielle, sur une réserve foncière de Kloosterboer, et est entouré sur ses 4 côtés par des terrains industrialisés et bâtis :

- La partie sud des terrains Kloosterboer est occupée par l'entrepôt frigorifique existant KBH1 de 38,76 m de haut,
- Les terrains à l'est sont occupés par l'usine de production Mc Cain, dont la production est stockée dans l'entrepôt frigorifique KBH1, ce à quoi est également destiné le projet KBH2,
- Les terrains au nord, de l'autre côté de la rue Pierre Jacquart, sont occupés par différentes entreprises de la zone d'activités, dont Mauffrey Nord (société de transport routier) et ADS Groupe (entreprise de nettoyage),
- Les terrains à l'ouest sont occupés par la société Ellipse Logistic (entreprise de packaging) et Forma Eltech (centre de formation).

Seul le secteur sud-ouest face à l'entrepôt KBH1 est actuellement inoccupé et à usage agricole.

Au-delà de ces éléments d'occupation des sols immédiatement voisins du projet on trouve :

- 160 m au nord-ouest : la RD917 Lens – Carvin, permettant l'accès à la zone d'activités via la rue Pierre Jacquart, puis des secteurs agricoles et boisés,
- 150 m à l'ouest et 250 m au sud des secteurs agricoles ouverts,
- Sur 1500 m à l'est, les entreprises de la zone industrielle, puis le de Lens à la Deûle,
- Sur 400 m au nord, les entreprises de la zone industrielle puis le canal de la Deûle.

Aucune habitation ne se situe à proximité immédiate du site. Les habitations les plus proches étant situées 250 m au nord le long de la rue André Bigotte et 300 m à l'ouest le long de la RD917.

Le projet prévoit l'aménagement de plus de 10 % de sa superficie en espaces verts : espaces engazonnés et plantations d'arbres de haute tige au niveau des parking PL et VL.

Les espaces verts seront plantés d'arbres de haute tige à raison de 1 arbre par tranche de 200 m² de surface de stationnement découverte. Les clôtures implantées en périphérie nord du site le long de la rue Pierre Jacquart sont actuellement doublées de haies arbustives (cf. photos ci-après). Ces plantations seront conservées et confortées à l'emplacement de l'accès aux bureaux et au parking Mc Cain qui seront démolis. Ce confortement sera réalisé selon les mêmes règles (clôtures végétalisées ne dépassant pas 2 m de haut, recours à des essences régionales à feuillage persistant) et en vue de conserver une homogénéité avec les plantations existantes.



Vue nord-ouest de l'existant depuis la rue Pierre Jacquart



Vue nord-est de l'existant depuis la rue Pierre Jacquart



Vue sud-ouest de l'existant depuis Chemin du Marquoy

Le bâtiment KBH2 sera dans les mêmes teintes gris clair que le bâtiment KBH1, avec un traitement légèrement plus foncé de la partie bureaux. Cela permettra au nouveau bâtiment, moins haut de 5 m que le bâtiment existant, de se fondre dans le paysage industriel actuel tout en se rapprochant de la couleur du ciel.

L'horizon visuel tant depuis la RD917 et la rue Pierre Jacquart, que depuis le Chemin du Marquoy ne sera pas significativement modifié, l'élément structurant de ces points de vue étant le bâtiment KBH1 existant.

Les insertions du projet sur la base des vues du site datant de 2019 sont présentées pages suivantes.



Insertion nord-ouest depuis la rue Pierre Jacquart



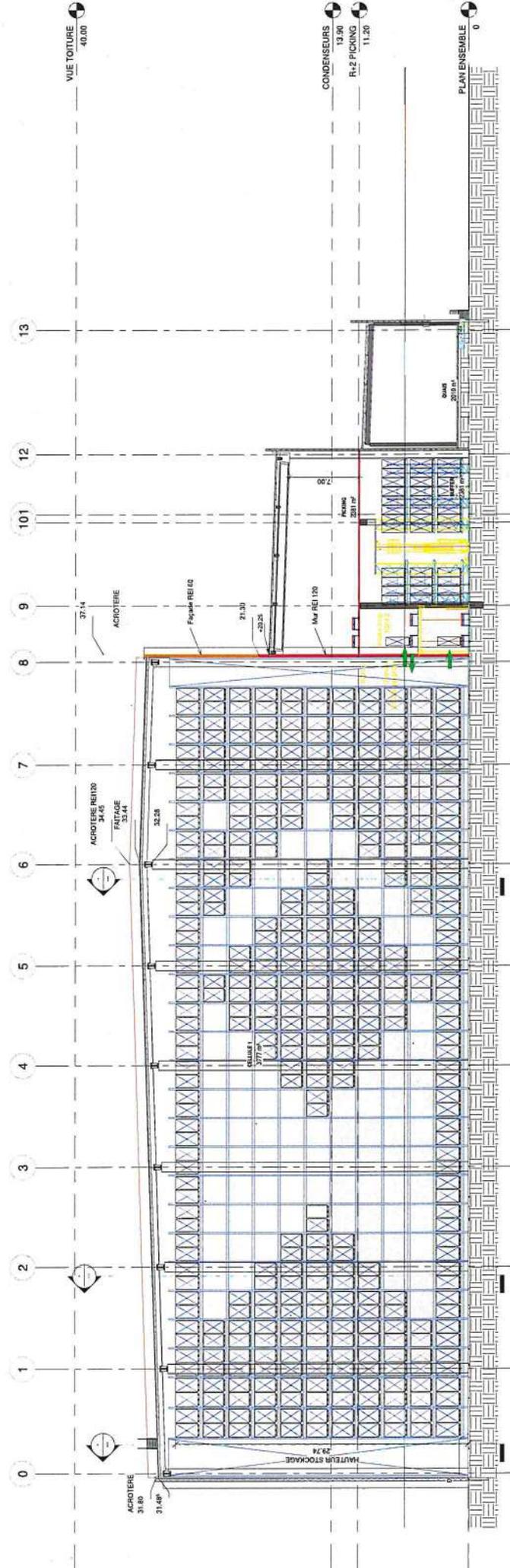
Insertion sud-ouest depuis Chemin du Marquoy



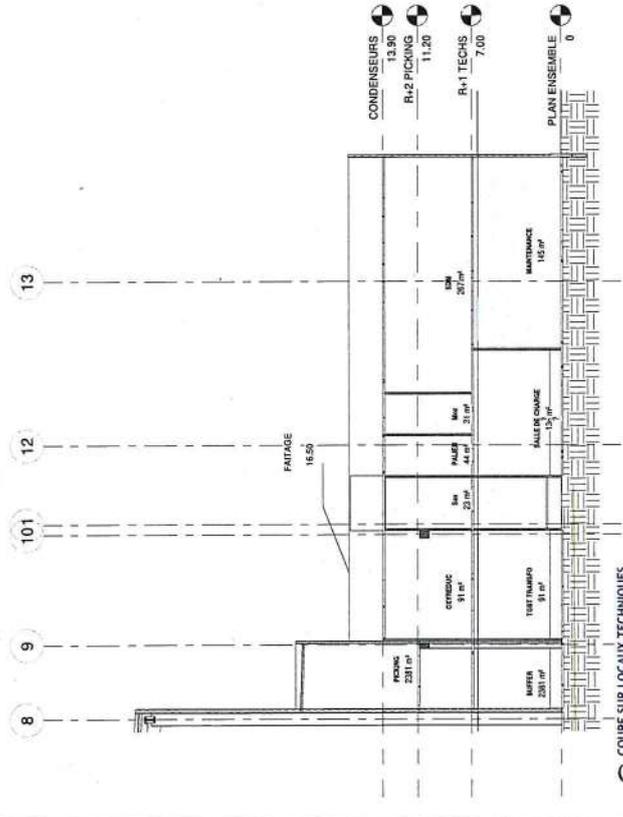
A4 – Plan des 100 m



A5 – Dossier graphique



1 COUPE DE PRINCIPE
Ech. 1 : 200



1 COUPE SUR LOCAUX TECHNIQUES
Ech. 1 : 200

KLOOSTERBOER HARNES

EXTENSION D'UNE PLATEFORME LOGISTIQUE

RUE PIERRE JACQUART 62440 HARNES

ACONSTRUCT
31bis, Rue de Reckem
59 960 Neuville-en-Ferrain
T. 03 28 76 90 33

COUPES

Phase	Plan	Indice	Date	Echelle
ICPE	n° 06	5	04/09/2020	1 : 200
	N° Dessiner	Chef de projet	Modérateur	
	R03124	T.LONDERO		

Indice	Nom de l'indice	Description
1	10/03/20	PLAN D'AMENAGEMENT
2	10/03/20	PROJET DE PLAN
3	10/03/20	PROJET DE PLAN
4	10/03/20	PROJET DE PLAN
5	10/03/20	PROJET DE PLAN
6	10/03/20	PROJET DE PLAN
7	10/03/20	PROJET DE PLAN
8	10/03/20	PROJET DE PLAN
9	10/03/20	PROJET DE PLAN
10	10/03/20	PROJET DE PLAN
11	10/03/20	PROJET DE PLAN
12	10/03/20	PROJET DE PLAN
13	10/03/20	PROJET DE PLAN

Ce document est la propriété de ACONSTRUCT et reste à titre confidentiel. Il ne peut être utilisé, communiqué ou reproduit sans autorisation écrite de ACONSTRUCT.



A6 – Localisation des zones Natura 2000



A7 – Annexe facultative – Analyse de l'évolution du trafic



Annexe facultative A7 – Analyse de l'évolution du trafic du site

Le trafic généré par le projet KBH2 est estimé de la façon suivante, en moyenne journalière ainsi que pour les jours de pic en semaine. Il est à noter que les pics d'activité en approvisionnement et en expédition ne peuvent pas être simultanés la capacité de transit des quais étant fixe (un maximum d'activité en approvisionnement mobilise les quais et induit une réduction d'activité en expédition, et inversement) :

Camions/jour	Semaine	Semaine pic	Samedi	Dimanche
Approvisionnements	65	80	0 à 30/40 au maximum	0 à 15 au maximum
Expéditions	81	95	0 à 20 au maximum	0
Total	146	-	0 à 50 au maximum	0 à 15 au maximum

Actuellement, du fait de la saturation de la capacité de stockage du site, des flux de produits sont générés depuis l'usine Mc Cain vers des sites de stockage externalisés, puis en retour vers le site pour constitution des lots d'expédition. Le trafic associé est évalué à 29 camions par jour avec une zone d'influence d'une vingtaine de kilomètres.

Du fait de la nouvelle capacité de stockage offerte par le projet, ces flux vont disparaître. L'évolution du trafic dans le voisinage en tenant compte de cette optimisation des flux externalisés sera donc de $146 - 29 = 117$ camions par jour en semaine. Les trafics prévisionnels des samedis et dimanches ne seront pas voire très peu modifiés par cette optimisation.

Une évaluation globale de l'évolution du trafic à l'échelle du site a également été réalisée afin d'avoir une vision en période d'activité moyenne et lors des pics d'activité.

Le trafic lié à l'exploitation de l'entrepôt KBH1 est le suivant :

Camions/jour	Semaine	Semaine pic	Samedi	Dimanche
Approvisionnements	35	47	0 à 15 au maximum	0 à 15 au maximum
Expéditions	89	107	0 à 15 au maximum	0
Total	124	-	0 à 30 au maximum	0 à 15 au maximum

A noter que lors de l'étude d'impact du projet KBH1, le trafic maximal généré par le site avait été estimé à 223 véhicules par jour (167 poids lourds et 56 véhicules légers), soit 1,98 % du trafic de la RD917 (11 265 véhicules/j). La réalité opérationnelle actuelle de 124 poids lourds par jour met en évidence une marge de 43 camions par jour que viendra combler le trafic lié à KBH2.

Par rapport à cette estimation, l'ajout de 117 camions/j par KBH2 ne représentera qu'une augmentation d'impact prévisionnel de 74 camions/j.



En tenant compte des hypothèses de fonctionnement de pointe entre les deux entrepôts du site, sachant que les pics d'activité en approvisionnement et en expédition ne peuvent pas être simultanés, le trafic sera le suivant en semaine :

Camions/jour moyen	KBH1	KBH2	Optimisation	KBH2 net	Total
Approvisionnements	35	65	-15	50	85
Expéditions	89	81	-14	67	156
Total	124	146	-29	117	241

Camions/jour de pic d'approvisionnement	KBH1+ KBH2 max	Optimisation	Total
Approvisionnements (max)	115	-15	100
Expéditions (moyen)	170	-14	156
Total	285	-29	256

Camions/jour de pic d'expédition	KBH1+ KBH2 max	Optimisation	Total
Approvisionnements (moyen)	100	-15	85
Expéditions (max)	188	-14	156
Total	288	-29	259

Malgré une nouvelle capacité de stockage plus importante sur KBH2 (246 949 m³) que sur KBH1, le trafic ne sera pas doublé et restera inférieur à 260 camions/j en période de pic grâce à l'optimisation des flux et à la suppression des transports vers des entrepôts externalisés.

Malgré une augmentation de 117 camions/j en moyenne en semaine, le projet représente une solution d'optimisation du trafic par rapport à la création d'un entrepôt de capacité identique plus éloigné. Notamment, l'utilisation de navettes automatisées entre le site et l'usine Mc Cain évitera de générer des flux de camions supplémentaires entre le site de production et le site de stockage, en lien avec l'augmentation de capacité de l'usine McCain de Harnes.

Par ailleurs, le réseau routier de la zone d'activités est suffisamment dimensionné pour accueillir cette évolution sans créer de difficultés de circulation (bouchons aux heures de pointe). Le trafic continuera d'éviter les secteurs d'habitations en rejoignant l'A1 via la RD917, ce qui limitera les nuisances par rapport à d'éventuels riverains immédiats.



A8 – Annexe facultative

Synthèse des mesures ERC

Evitement-Réduction-Compensation

Annexe rattachée à la partie 6.4 du CERFA

Ce document a été réalisé en collaboration avec la société ACONSTRUCT
- 31 bis, rue de Reckem – 59980 NEUVILLE-EN-FERRAIN
Référence ACONSTRUCT R00146 - Février 2020





Thème	Mesures ERC	
Sol – Emprise foncière	Eviter	<p>Eviter consommation foncière en milieux naturels ou agricoles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Choix du terrain dans une zone déjà artificialisée et prévue pour accueillir ce type d'activité. • Implantation sur une réserve foncière déjà en grande partie terrassée et préparée en attente d'une nouvelle implantation
	Réduire	<ul style="list-style-type: none"> • Projet conçu pour réduire l'emprise foncière. Le projet de grande hauteur, par la densification et l'automatisation du stockage permet une réduction drastique de l'emprise foncière. En effet, il faudrait 2 à 3 fois plus de surface au sol pour le même nombre de palettes en bâtiment classique.
Sol - Qualité	Réduire	<ul style="list-style-type: none"> • Limitation des mouvements de matériaux avec réutilisation des déblais in situ pour aménagements paysagers
Paysage	Réduire	<ul style="list-style-type: none"> • Parti pris architectural : simplicité des volumes, jeu de couleurs identique au bâtiment KBH1. • Insertion paysagère : aménagement des espaces verts avec plantations de haies et d'arbres en façades externes.
Infrastructures de communication	Réduire	<ul style="list-style-type: none"> • Le site sera alimenté exclusivement par la route. Le trafic de poids lourds, bien que non négligeable, sera limité par la conception et l'exploitation de l'entrepôt dont l'automatisation permet une rationalisation des flux. • La proximité du projet avec l'usine Mc Cain permettra de supprimer des mouvements de poids lourds entre l'usine, des entrepôts de stockage externalisés, et des retours de flux vers l'entrepôt KBH1 (réduction du trafic actuel Mc Cain d'environ 29 camions par jour). • Eventuelle connexion par AGV entre KBH1 et KBH2 pour automatiser les flux provenant de l'usine Mc Cain et réduire le recours à la route.
Climat – Gestion des émissions atmosphériques	Eviter	<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation d'ammoniac comme fluide frigorigène ce qui permet d'éviter tout effet sur la couche d'ozone.
	Réduire	<ul style="list-style-type: none"> • Conception et exploitation du stockage (automatisation) permettant une rationalisation des transports et donc une réduction des émissions de gaz de combustion. • Mise en place d'une station de biberonnage permettant l'alimentation électrique des groupes frigorifiques des camions moteurs à l'arrêt.



Thème	Mesures ERC	
Energie	Réduire	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction de la consommation d'énergie pour produire le froid, liée à la densification et à l'automatisation du stockage (volume plus rationnel et plus dense donc meilleure inertie). • Equipements récents bénéficiant des dernières technologies en matière d'optimisation énergétique. • Récupération de chaleur sur l'installation de réfrigération : <ul style="list-style-type: none"> • Pour le chauffage du sol des chambres froides à température négative et ainsi éviter une congélation des sols ; • Pour le chauffage de bureaux en hiver. • Technologie d'éclairage par LED à déclenchement en fonction de luminosité extérieure.
Gestion de l'eau	Réduire	Mise en place de technologie visant la réduction de la consommation en eau par le choix de condenseurs adiabatiques à médias humides (les condenseurs adiabatiques à médias humidifiés sont de même technologie que les simples condenseurs à air. Ils ont une particularité de fonctionnement avec une humidification d'un média qui permet un refroidissement basé sur la température de bulbe humide de l'air).
	Réduire	Limitation de la perturbation des masses d'eau par infiltration à la parcelle des eaux pluviales du site (bassin de tamponnement étanche et noue d'infiltration).
	Réduire	Traitement des eaux pluviales ruisselant sur les voiries, la cours camions et les parkings à l'aide de débourbeurs-séparateurs d'hydrocarbures.
	Eviter	Eviter les rejets accidentels : <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle du pH des eaux de dégivrage avant rejet dans les eaux pluviales et confinement en salle des machines de l'installation frigorifique en cas de pH basique. • Rétention en salle des machines ammoniac. • Rétention dans le local de charge. • Confinement des eaux d'extinction d'incendie par fermeture automatique (asservissement à la détection incendie) de la vanne d'isolement entre le bassin de rétention des eaux d'extinction et le bassin de tamponnement/infiltration des eaux pluviales.
Déchets	Réduire	Tri des déchets à la source Valorisation externe par des sociétés autorisées.



Thème	Mesures ERC	
Bruit et vibration	Réduire	<ul style="list-style-type: none">• Installations frigorifiques équipées de systèmes antivibratiles• Réduction du bruit associé aux camions :<ul style="list-style-type: none">- Conception et exploitation du stockage permettant une rationalisation des transports et donc une réduction du trafic.- Mise en place d'une station de biberonnage permettant l'alimentation électrique des groupes frigorifiques des camions moteurs à l'arrêt.

