

Lille, le 09 JAN. 2014

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Demandeur	CONCERTO DEVELOPPEMENT
Commune	Raillencourt-Saint-olle, Saily-lez-Cambrai, Sancourt
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt de matières combustibles
Références	Dossier référencé N°12/1322 de Demande d'Autorisation d'Exploiter (DDAE) – en date du 21/12/2012 complété le 12/08/2013

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet présenté ci-dessus est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de l'étude d'impact transmise en décembre 2012 et complétée en août 2013

1. Présentation du projet

La demande d'autorisation vise à implanter une plate-forme logistique sur la ZAC de l'Actipôle de l'A2, à cheval sur 3 communes, Sancourt, Saily-lez-Cambrai et Raillencourt-Sainte-olle. Le terrain est bordé au Nord par la RN 43, à l'Ouest et au Sud par la principale voirie de l'Actipôle et à l'Est par la RD 1643 (voie de contournement).

Cette plate-forme, composée de 8 cellules de stockage au sein d'un même bâtiment, intégrant les locaux techniques, les bureaux et les locaux sociaux, a vocation à être proposée à la location (dans son intégralité ou scindée) à un ou plusieurs industriels ou logisticiens.

La plate-forme aura pour fonctions principales la réception, l'entreposage, la préparation des commandes et l'expédition. La plate-forme sera approvisionnée par camions.

L'exploitant prévoit un effectif d'environ 200 salariés (20% dans les bureaux, 80% dans l'entrepôt). L'activité se déroulera principalement du lundi au vendredi, de 6h à 21h (éventuellement également le samedi).

Le projet prévoit une emprise au sol du bâtiment de 70 928 m² sur une emprise foncière de 138 800 m² répartie de la manière suivante : 21 777 m² de VRD imperméabilisées, 47 541 m² de zone d'entreposage, 810 m² de bureaux et locaux sociaux et 800 m² de locaux techniques.

Le site sera équipé d'un parking pour plus de 150 véhicules légers (chiffre à consolider) et 10 poids lourds.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1 Résumé non technique

Le résumé non technique, clair et concis, permet de bien percevoir le projet dans son ensemble et facilitera la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude.

2.2 Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées

Le dossier présente une analyse de l'état initial et de son environnement ainsi qu'une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales (richesses naturelles, espaces naturels agricoles, zones à enjeux particuliers, eau, air, sol/sous-sol, bruit, déchets, trafic, énergie et santé publique). L'analyse des impacts est menée en fonction des enjeux exposés.

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, la remise en état et la proposition d'usage futur, ainsi que les conditions de réalisations sont correctement présentées.

Le choix initial d'implantation du site s'est porté sur la ZAC de l'Actipole. Il s'agit d'une zone dédiée à l'activité industrielle. Cette zone dispose d'une bonne desserte par les infrastructures de transport routières avec la possibilité d'accéder rapidement aux grandes agglomérations régionales, nationales et transfrontalières.

La parcelle retenue est au centre d'un secteur où sont déjà implantés d'autres établissements : Florette (agro alimentaire, Lidl et LOG (logistique) et Lenglet (imprimerie).

Concernant la faune et la flore, l'Inventaire du Patrimoine Naturel réalisé en avril-mai 2013 a identifié des habitats et cortèges d'espèces relativement communes. Deux espèces présentant un enjeu faible au niveau régional ont été constatées sur la zone d'étude, le Vanneau huppé et la Bergeronnette printanière. Ces deux espèces, observées uniquement en transit actif (migration) ne devraient pas être influencées par la réalisation du projet. Le volet floristique ne représente qu'un enjeu faible sur la zone d'étude. Les habitats et la flore recensés le sont dans un contexte sensiblement urbanisé et modifié laissant peu de place au développement d'habitats naturels et de plantes protégées ou patrimoniales.

Le projet ne se situe pas dans un site classé ou inscrit. Des fouilles archéologiques ont été réalisées sur l'ensemble du Parc d'Activité avant la mise en chantier des premiers bâtiments.

Le site n'interfère avec aucun zonage de type ZICO, ZNIEFF ou réserve naturelle. Les ZNIEFF les plus proches se situent à 3,5 km (marais de Cambrai et bois Chenu, bois de Bourlon, marais de Thun-l'Evêque et bassins d'Escaudoœuvres, complexe écologique de le Sensée, aéroport de Niergnies).

Le projet est en dehors de toute zone Natura 2000. Les sites du réseau Natura 2000 les plus proches sont distants d'au moins 20 kilomètres (forêts de Raismes/Saint-Amand/Walliers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe, forêt de Mormal et de bois l'Evêque, boise la Lanière et plaine alluviale de la Scarpe, Vallée de la Scarpe et de l'Escaut). Ces sites sont dans leur grande majorité constitués de milieux boisés et de zones humides. La distance du projet à ces sites et l'absence de continuité écologique fonctionnelle manifeste avec ceux-ci ne laisse pas présager d'impact de l'activité sur leurs enjeux de conservation, au-delà de la thématique de préservation de la qualité des eaux.

Agriculture et consommation des terres agricoles:

Le projet est au centre d'activités industrielles déjà en exploitation. Les terres consommées avaient déjà été intégrées lors de la création de la ZAC.

L'implantation en ZAC pour ce type d'activité permet d'en limiter les impacts sur les populations notamment en matière de circulation et de bruit. L'absence de rejets polluants dans le milieu naturel permet de ne pas impacter les activités agricoles voisines.

Eau :

La seule consommation d'eau est liée aux usages sanitaires, au lavage des sols et aux essais des RIA (dispositifs de lutte contre l'incendie). Le site sera alimenté par le réseau public avec une consommation prévisionnelle estimée à 2500 m³/an.

Il n'y a pas d'utilisation d'eau dans un procédé industriel.

Les rejets correspondent aux eaux usées et aux eaux pluviales. Le réseau d'assainissement est de type séparatif. La collecte et le traitement des eaux sont les suivants :

- les eaux usées seront envoyées directement dans le réseau de la zone d'activités afin d'être traitées par la station d'épuration de Neuville Saint Rémy. Le milieu récepteur final est la Canal de l'Escaut ;
- les eaux pluviales non susceptibles d'être polluées sont collectées et rejoignent sans traitement le bassin d'infiltration n°1 de la Zone d'Activités (capacité de 32 658m³).
- les eaux pluviales de ruissellement des voiries et parkings sont collectées, traitées par un séparateur d'hydrocarbures et dirigées dans le bassin d'infiltration n°1 de la Zone d'Activités (capacité de 32 658m³).

Le dossier comporte un examen de compatibilité du projet avec les dispositions du SDAGE Artois-Picardie. Aucune incompatibilité n'est mise en évidence et les mesures prises sur le site sont mises en parallèle avec les obligations du SDAGE s'appliquant à lui.

Les SAGE de l'Escaut pour la commune de Tilloy-lez-Cambrai et de la Sensée pour la commune de Raillencourt-Sainte-Olle sont en cours d'élaboration. Les orientations de ces SAGE ne sont pas encore finalisées.

Des mesures sont prises pour éviter toute conséquence dommageable en cas de sinistre pouvant engendrer une pollution accidentelle des réserves en eau. Notamment, le dimensionnement de la rétention des eaux d'extinction potentiellement polluées suite à un incendie est réalisé au regard des règles en vigueur. Les modalités de mise en œuvre de cette rétention sont décrites.

Le contexte hydrogéologique est présenté par le dossier. La vulnérabilité de la nappe de la craie, est estimée comme faible. La présence d'argile de Lary et de tuffeau de Péron assure un horizon imperméable, à même de protéger la nappe. Le projet se situe à proximité de deux captages d'eau potable, mais est en dehors de leur périmètre de protection. Le projet est en amont de ces captages. De plus, une étude géologique réalisée en 2005 a permis de démontrer l'absence d'eau en sous-sol jusqu'à 20 mètres.

Le réseau hydrographique est décrit dans le dossier. Selon la cartographie établie par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, datant du 27 mars 2012, le cours d'eau le plus proche est recensé à 2,7 km. Cependant, de nombreuses voies d'eau au statut indéterminé sont relevées à proximité du site, notamment en limite nord et en limite nord ouest. Les principaux cours d'eau de la zone d'étude sont le Canal de l'Escaut et le Canal de St Quentin (à 2,7 km). Ils sont décrits par le dossier. L'état des masses d'eau superficielles et leur objectifs sont présentés par le dossier. Le site est situé sur deux bassins versants : celui de la Sensée et celui de l'Escaut. Tout deux font l'objet d'une description. La Sensée et l'Escaut ont un état écologique relevé en 2008 respectivement de médiocre et de mauvais. Pour la Sensée, l'objectif de bon état écologique de 2015 a été reporté en 2027. Pour l'Escaut, l'objectif de bon potentiel en 2015 a été reporté en 2021 et celui de bon état en 2027.

Paysage :

L'intégration paysagère et l'environnement proche du site sont abordés dans le dossier.

Les mesures paysagères (architecture du bâtiment dans la continuité de l'existant, choix d'essences d'arbres locales visent à limiter l'impact paysager du site et à son intégration dans son environnement.

Les règles d'urbanisme sont évoquées et le dossier mentionne leur respect.

Déplacements :

Le dossier présente une estimation de l'impact du projet sur le trafic routier.

Le trafic lié l'exploitation sera composé du trafic de véhicules légers (voitures des employés et des visiteurs) estimé à 200 VL/jour et du trafic de poids-lourds estimé à 80 PL/jour.

L'augmentation du trafic suite à la mise en œuvre de l'extension du site existant est estimée à 8% pour le trafic global (véhicules légers et poids lourds) et peut atteindre 14,6% du trafic sur les départementales pour les poids lourds. L'axe privilégié de circulation sera cependant l'autoroute A2 pour laquelle il est estimé une augmentation relative du trafic de 2,8%.

Le dossier ne donne pas d'information sur l'impact du projet sur le trafic non routier.

Santé et risques (air, bruit, déchets, GES):

Air : les rejets atmosphériques sont limités (chauffage, transport).

Déchets : les déchets, produits de manière limitée, seront éliminés dans les filières dûment autorisées.

Bruit : l'étude acoustique présente un état initial (mesures des émissions sonores de la partie du site pour d'ores et déjà en exploitation) et une évaluation du bruit en cours d'exploitation.

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier a correctement analysé l'état initial et ses évolutions pour les enjeux considérés, cela de manière proportionnée.

En outre, le dossier présente une bonne analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Les impacts sont bien identifiés et bien traités. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement

Les méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement sont correctement détaillées dans l'étude d'impact.

Utilisation rationnelle de l'énergie :

En fonctionnement normal de l'établissement, les énergies utilisées sur le site sont l'électricité (éclairage artificiel, manutention des marchandises, équipements informatiques, chauffage des bureaux) et le gaz naturel (générateurs d'eau chaude, chauffage des locaux l'hiver).

Des mesures constructives telles que l'éclairage naturel, isolation thermique et une orientation appropriée des surfaces vitrées et des mesures organisationnelles (consignes, mode de fonctionnement de la chaufferie et analyses des consommations) viseront à limiter les pertes et consommations énergétiques.

2.3 Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement

Le choix du site d'implantation s'est porté sur le Parc d'Activités de l'Actipole.

Outre le fait qu'il s'agit d'une zone dédiée à l'activité industrielle, elle bénéficie d'une bonne desserte par les infrastructures de transport autoroutières : en bordure de l'autoroute A2 (Paris-Bruxelles) et à proximité immédiate du croisement de des autoroutes A2 et A26 (Calais-Reims-Strasbourg) Le réseau routier régional est également bien représenté avec le RD 643 (vers Douai et Lille) et la RD 939 (vers Arras) Par ailleurs, le Canal Seine-Nord est à 6 km offrant une opportunité d'utilisation de la voie fluviale. Les accès par la voie ferrée sont quant à eux beaucoup moins performants.

2.4 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet

Les méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sont conformes aux méthodes préconisées.

3) Qualité de l'étude de dangers

3.1 Résumé non technique, représentation cartographique

L'étude de dangers contient un résumé non technique de son contenu. Sa rédaction le rend accessible au public et lui permettra d'apprécier le risque accidentel généré par l'activité du site. Il fait apparaître, à travers l'analyse de risque, la situation en terme de risque accidentel.

3.2 Identification et caractérisation des potentiels de dangers

Les potentiels de dangers des installations sont correctement identifiés et caractérisés. Il en ressort que les risques principaux identifiés pour ce type d'activité sont le risque incendie d'une cellule, l'émission de fumées associées et de pollution potentielle des sols et des réseaux par les eaux d'extinction.

3.3 Réduction des potentiels de dangers

Les mesures techniques (caractéristiques des bâtiments, choix des matériels de sécurité, choix des marchandises présentes) et organisationnelles (mode de stockage, consignes relatives à l'organisation de la sécurité, moyens de protection et d'intervention, plan d'intervention) visant à réduire les potentiels de dangers sont explicitées et justifiées.

3.4 Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers

Les intérêts à protéger sont décrits de manière satisfaisante et permettent d'appréhender correctement la vulnérabilité de l'environnement naturel et humain du site.

Les effets induits par les phénomènes dangereux ne sortent pas des limites de propriété du site.

3.5 Accidents et incidents survenus, accidentologie

L'accidentologie liée à l'activité exercée a été examinée. Plus particulièrement, le dossier exploite les accidents visant l'entreposage de matières combustibles, de produits conditionnés en aérosols, et de liquides inflammables ainsi que ceux ayant impliqués des engins de manutention et des dispositifs de rétention.

Il ressort de cette analyse que l'incendie est le risque majeur à considérer et que les causes les plus fréquentes sont la malveillance, les défaillances humaines et matérielles. Les effets dominos sont en cause pour une part très faible des départs d'incendie.

3.6 Evaluation préliminaire des risques

L'analyse des risques a été menée selon la méthode de l'analyse préliminaire des risques, semi-quantitative, et, pour les accidents majeurs, selon la méthode du nœud papillon.

L'Analyse Préliminaire des Risques recense les événements initiateurs pouvant être à l'origine de phénomènes dangereux et justifie l'exclusion de certains de ces événements. Elle prend en compte la localisation de l'installation où le phénomène apparaît ainsi que les caractéristiques de l'équipement ou du produit concerné. Elle permet ainsi de caractériser les niveaux de risques des événements redoutés et d'identifier les éventuels scénarii d'accidents majeurs.

Sur la base des potentiels de dangers internes et externes et de l'analyse du retour d'expérience sur les incidents et accidents représentatifs, le risque principal pour ce type d'exploitation est le risque incendie avec des effets en terme de flux thermiques, d'émanation de fumées et de pollution potentielle des sols et des réseaux par les eaux d'extinction

3.7 Analyse Détaillée de Réduction des Risques

L'Analyse Détaillée des Risques a pour but d'évaluer la gravité, la probabilité et la cinétique des phénomènes retenus comme inacceptables après l'analyse préliminaire. Elle permet ensuite d'établir des mesures de maîtrise des risques visant à réduire, voire à supprimer le risque identifié.

Elle se développe autour de la modélisation de l'intensité des effets des phénomènes dangereux, de l'évaluation de la gravité, de la probabilité et de la cinétique des phénomènes étudiés.

La démarche itérative de réduction des risques a été menée à bien et le demandeur expose les mesures de maîtrise des risques découlant de cette analyse. Il en ressort notamment la nécessité de la mise en place d'un écran EI120 de 4 mètres de haut sur le pignon Sud de la cellule 1.

3.8 Quantification et hiérarchisation des différents scénarii

La quantification et la hiérarchisation des différents scénarii ont été correctement réalisées prenant en considération les éléments relatifs à la gravité, à la probabilité et à la cinétique de développement et considérant l'efficacité des mesures de prévention et de protection.

L'étude de dangers ainsi faite est conforme à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées.

Elle expose clairement les phénomènes dangereux que les installations sont susceptibles de générer. Pour chacun des phénomènes dangereux étudiés, les zones d'effets létales significatives, létales et irréversibles sont dimensionnées.

Les effets thermiques (incendie d'une ou plusieurs cellules) ont été modélisés avec le logiciel Flumilog. Cette méthode est celle recommandée par la réglementation pour les entrepôts soumis à enregistrement au titre des rubriques 1510, 2662 et 2663 au travers des arrêtés ministériels correspondants. Le logiciel Flumilog retient les distances d'effets flux thermiques de 3, 5, 8 kW/m².

Les résultats de la modélisation indiquent que les distances atteintes par les flux thermiques de 5 kW/m² ne sortent pas des limites de propriété du site. Les flux thermiques de 3 kW/m² sortent quant à eux, des limites de propriété (environ 21 m au Nord et 18,3 m au Sud), sans atteindre d'ERP, d'installations ou voies à grandes circulations.

3.9 Conclusion

L'étude de dangers a été réalisée de manière proportionnée aux enjeux et conformément à la réglementation en vigueur.

Les scénarios d'accidents traditionnellement retenus pour ce type d'activité sont correctement abordés.

L'étude conclut à une absence d'impact sur des zones sensibles.

4) Prise en compte effective de l'environnement

4.1 Aménagement du territoire

Le projet, qui est l'extension d'un site déjà en exploitation, se situe dans une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)

Le projet ne se situe ni à proximité d'un site classé ni dans le périmètre de protection d'un monument historique, il n'a donc pas d'impact sur le patrimoine.

Les bâtiments seront traités en cohérence avec l'existant et dans des tons neutres. Les abords seront plantés d'essences locales afin de limiter leur impact visuel.

Considérant le contexte paysager et l'existence de d'autres sites industriels, le projet n'aura qu'un impact modéré sur le paysage.

4.2 Transports et déplacements

Le dossier présente une estimation de l'impact du projet sur le trafic routier. L'impact de l'extension sur le flux routier actuel est limité.

Cependant,

- pour le transport des marchandises, le dossier n'étaye pas l'avantage qui serait apporté par le recours à d'autres modes de transport alors qu'il évoque la proximité du Canal Seine Nord à 6 km du lieu d'implantation du projet. Il aurait par ailleurs pu être complété par des précisions sur les itinéraires empruntés afin de vérifier que les poids-lourds ne traversent pas des centres villes ;

- pour les déplacements du personnel, le dossier ne précise pas si la zone est ou sera desservie par des transports en communs. Il aurait gagné à aborder les éventuelles possibilités pour le personnel à limiter l'utilisation de son véhicule au profit des transports en commun (prise en charge des frais de transport en commun) et à défaut du covoiturage (centralisation des demandes sur le site) ou à d'autres modes de déplacement moins polluants.

4.3 Biodiversité

L'examen de la faune et de la flore locale n'a pas mis en évidence de sensibilité particulière en la matière.

Le projet bénéficiera d'un traitement paysager et les plantations mises en place seront d'essence locale.

4.4 Emissions de gaz à effet de serre et utilisation rationnelle de l'énergie

L'activité ne génère pas de rejet industriel.

L'absence de process industriel limite les besoins en énergie. Ils correspondent essentiellement à l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention et au chauffage des locaux.

4.5 Environnement et Santé

L'évaluation des risques sanitaires liés aux rejets du projet a été réalisée.

L'établissement ne présentera pas de sources d'émissions spécifiques et n'aura de ce fait pas d'impact sanitaire.

4.6 Gestion de l'eau

L'activité ne générera pas de rejets d'eaux usées industrielles.

Le site produira :

- des eaux vannes déversées dans le réseau de la ZAC lui-même raccordé au réseau communal. Les eaux sont in fine traitées en station d'épuration et rejetées dans le canal de l'Escaut. L'émission représentera un faible pourcentage de la capacité de traitement de la STEP ;
- des eaux pluviales qui seront infiltrées dans un bassin géré par le gestionnaire de la ZAC. Les eaux potentiellement chargées en hydrocarbures transiteront par un dispositif de traitement approprié. La surveillance de la qualité des eaux souterraines est assurée par le gestionnaire de la ZAC.

5) Conclusion générale

Le dossier a abordé les différents aspects de manière proportionnée aux enjeux.

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national à savoir : réduction du risque à la source (mise en place de mesure de réduction des risques), biodiversité et paysages, ressources (mesures spécifiques de maîtrise consommation d'énergie).

Selon les informations fournies et considérant la nature des habitats, les enjeux écologiques sont modérés.

Si la qualité du dossier permet au public de se prononcer valablement lors de l'enquête publique, il mériterait d'être complété sur les points relatifs aux itinéraires de déplacement des poids lourds et aux mesures envisagées visant à inciter le personnel à utiliser des modes de transports moins polluants.

En conclusion, les études sont de bonne qualité et la prise en compte de l'environnement est jugée satisfaisante par l'autorité environnementale.

Pour le Préfet et par délégation,
Le Directeur Régional de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement



Michel PASCAL

