



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de création d'une base logistique
par la société E-Valley Services 2
sur les communes de Sauchy-Lestrée, Epinoy,
Haynecourt (62) et de Sancourt (59)**

n°MRAe 2018-2607

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 18 juillet 2018 à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'une base logistique porté par la société E-Valley Service 2 sur les communes de Sauchy-Lestrée, Epinoy et Haynecourt, dans le département du Pas-de-Calais et de Sancourt, dans le département du Nord.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Valérie Morel, MM. Étienne Lefebvre et Philippe Ducrocq.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

* *

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, l'agence régionale de santé Hauts-de-France a été consultée le 11 juin 2018.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Synthèse de l'avis

Le projet de base logistique, présenté par la société E-Valley Service 2, sur les communes de Sauchy-Lestrée, Epinoy, Haynecourt dans le département du Pas-de-Calais et Sancourt dans le département du Nord, fait partie du programme de reconversion de la base aérienne de Cambrai (base aérienne 103) de 330 hectares.

Le présent dossier concerne la phase 1 du projet E Valley relative à la création d'un parc logistique sur les anciennes pistes d'atterrissage. Il comprend la construction de 8 bâtiments d'entrepôts et autres locaux, d'une surface totale de plancher de près de 55 hectares, l'aménagement d'un terrain d'assiette de 148 hectares et la pose d'environ 5 km de canalisations de gaz pour l'alimentation des 2 chaudières fonctionnant au gaz naturel.

L'étude ne porte que sur une partie du projet de reconversion de la base aérienne et mériterait d'être complétée et détaillée sur les autres phases et les aménagements, notamment routiers, induit par le projet et par l'analyse de scénarios alternatifs d'aménagement. Par ailleurs, le projet prévoit d'imperméabiliser 55 hectares sans que les impacts ne soient véritablement étudiés.

Le projet s'implante sur des parcelles présentant des enjeux d'eau potable, de sols pollués et d'espèces protégées identifiées lors de prospections de la faune et de la flore.

L'étude d'impact traite correctement des enjeux, qui sont identifiés, mais elle présente des incohérences entre ses conclusions et les résultats des études spécifiques réalisées.

Malgré les enjeux, notamment en termes de protection de la ressource en eau, de biodiversité et de trafic, l'étude d'impact ne recherche pas de solutions alternatives ni ne traite des effets cumulés. Ainsi, par exemple un bassin d'infiltration est prévu sur une zone polluée alors que les captages d'eau potable sont relativement proches. De même, le projet prévoit des travaux sur un espace où le Hibou des marais, espèce protégée vulnérable, a été observée sans prévoir de compensation ni de demande de dérogation au titre de la protection des espèces.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet de base logistique de la société E-Valley Service 2

I.1 Description du projet

Le projet de base logistique dédiée à la « supply-chain »¹ du « e-commerce »², présenté par la société E-Valley Service 2, sur les communes de Sauchy-Lestrée, Epinoy, Haynecourt dans le département du Pas-de-Calais et de Sancourt dans le département du Nord, fait partie du programme de reconversion de la base aérienne de Cambrai (BA103) de 330 hectares, quittée par l'armée en 2012.

Ce programme comprend 2 projets distincts :

- le projet E-Valley de création d'un parc logistique constitué d'entrepôts répartis en 13 bâtiments sur les anciennes pistes d'atterrissage de la base aérienne ;
- le réaménagement des anciennes constructions de la base aérienne pour y accueillir des activités tertiaires ou commerciales, qui restent à définir.

L'autorité environnementale fait remarquer que le projet sur lequel elle rend le présent avis est donc susceptible d'être accompagné d'autres projets sur le même site et que, dès lors, au cas où ces derniers projets ou l'un d'entre eux devaient voir le jour, leurs effets devront être analysés en tenant compte du cumul avec les effets du présent projet. Le maître d'ouvrage est invité à conduire dès à présent une analyse pour vérifier si ces projets ne constituent pas ensemble un programme, au sens de l'alinéa III de l'art. L122.1 du code de l'environnement³.

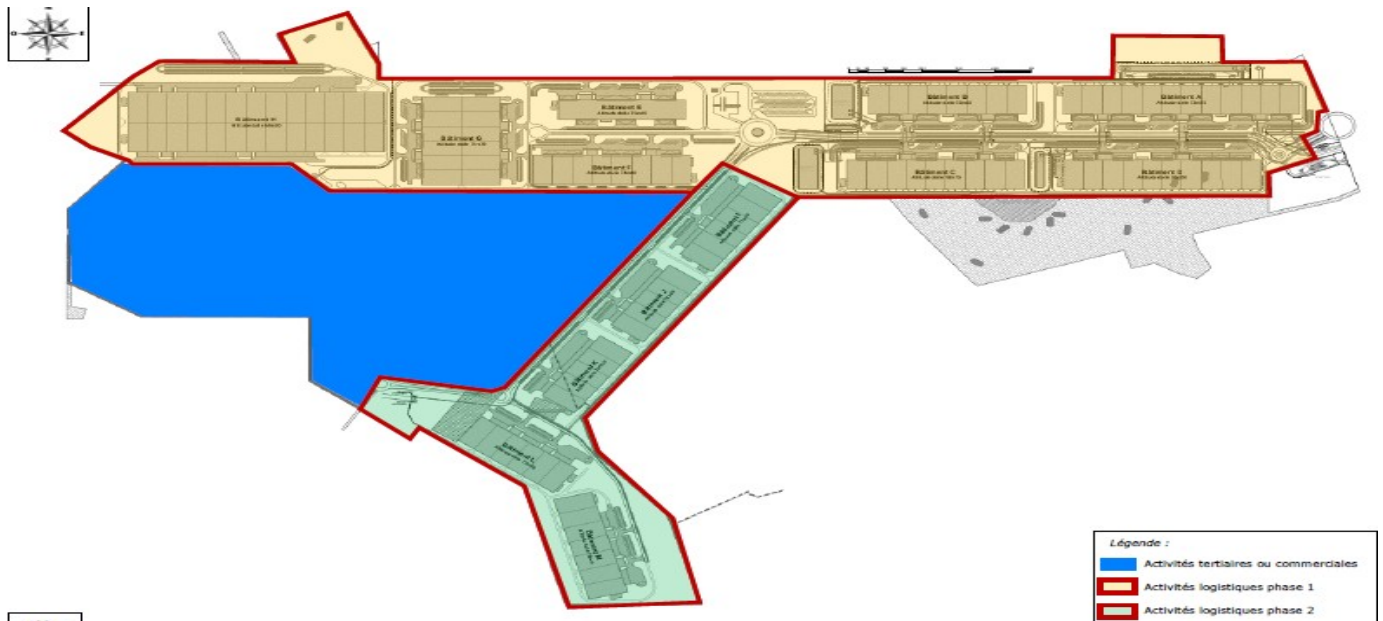
Le projet E-Valley envisage la création d'un parc logistique en deux phases : la première sur l'ancienne piste principale de la base et l'autre, dans un second temps, sur la piste dite « des Allemands ». Le dossier déposé ne porte que sur la première phase.

¹Supply-chain : technique de gestion de la chaîne logistique, qui vise à garantir l'organisation et la qualité du service logistique

²E-commerce : commerce en ligne, par internet

³« Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

Phasage de l'opération (source : résumé non technique)

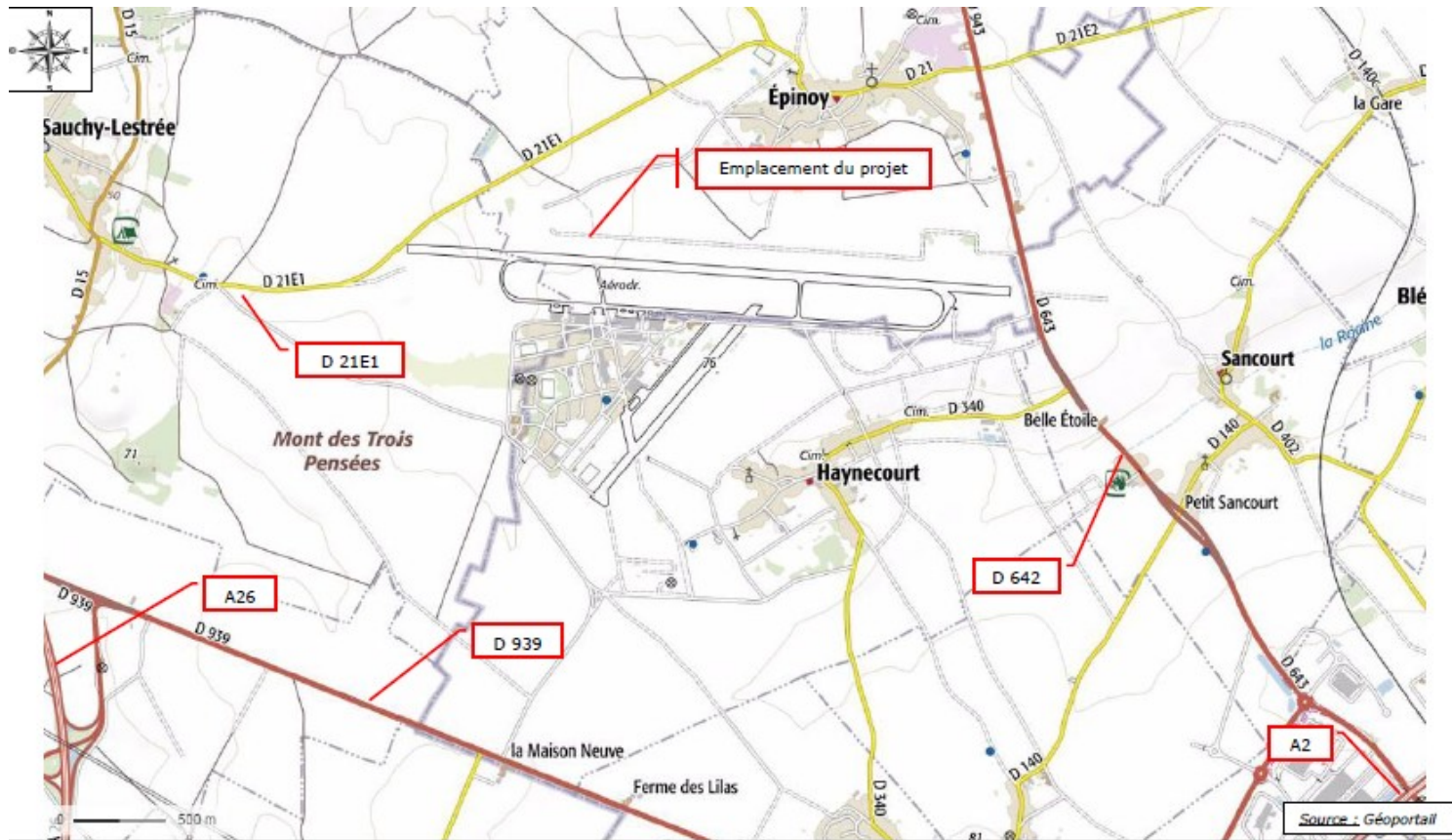


Le projet de la phase 1 d'E-Valley comprend (sources : étude d'impact, demande de permis de construire, notice descriptive) :

- la construction de 8 bâtiments d'entrepôts et autres locaux, d'une surface totale de plancher de 549 112 m² (54,9 hectares), de hauteur variable (9,20 à 21,50 mètres), des démolitions de bâtiments sur une surface de 3 061 m², soit avec les bâtiments déjà existants (4 119 m²), une surface totale de plancher de 550 170 m² (55 hectares) ;
- l'aménagement du terrain d'assiette 1 482 391 m² (148 hectares), dont :
 - la réalisation d'un merlon de 2 mètres de haut, qui sera mis en place sur la périphérie du site, soit sur plus de 12 km ;
 - la création de voiries routières : un boulevard central à 2X2 voies, doublé de cheminements piétons, giratoires, voies périphériques, parkings privés ;
 - la création de noues et de bassins de stockage et d'infiltration des eaux pluviales de 89 172 m² de surface soit environ 9 hectares ;
- la pose de 5 040 mètres de canalisations de gaz pour l'alimentation des 2 chaudières fonctionnant au gaz naturel, sans précision sur son diamètre ni sur son tracé.

Le terrain sera desservi par la route départementale 643, par un giratoire qui sera réalisé par le département du Nord. À plus long terme, l'aménagement du carrefour de sortie de l'autoroute A26 et l'ajout d'une branche au giratoire d'accès à l'autoroute A26 est envisagé pour faciliter l'accès à partir de l'autoroute A26 (source : annexe 4 « étude de mobilité » de mai 2016 du dossier de demande d'autorisation environnementale).

Insertion spatiale du projet (source : étude d'impact)



Le dossier déposé fait donc référence à des aménagements (desserte en gaz, aménagements routiers notamment) programmés à plus ou moins long terme dont la nature et les incidences ne sont pas précisées. Par ailleurs, le projet tel que décrit exclut de sa réflexion la deuxième et la troisième phase de la reconversion de la base (transformation des bâtiments existants pour des activités tertiaires ou commerciales).

L'autorité environnementale recommande de clarifier et compléter la description et les impacts potentiels du projet de reconversion de la base aérienne 103 dans son ensemble ou a minima de la totalité du projet de base logistique, et au terme de l'opération, notamment en ce qui concerne les accès routiers et les travaux de pose de canalisation de gaz.

I.2 Le contexte réglementaire

Le projet est soumis à étude d'impact au titre des rubriques 39 a) (construction de bâtiments dont la surface de plancher est supérieure à 40 000 m²) et 39 b) (opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 hectares) de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement. Il est également concerné par les rubriques 1 a) (autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation), 6 b) (autres infrastructures routières d'une longueur de plus de 3 km) et 37 (canalisations de transport de gaz sur plus de 2 km) de cette nomenclature.

Le projet relève de l'autorisation au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement, notamment pour le stockage de matières combustibles. Ce dossier intègre une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour le rejet de ses eaux pluviales dans les eaux superficielles ou dans le sol et pour la création de plans d'eau, permanents ou non.

La société E-Valley Service 2 a déposé un dossier de demande de permis de construire (n°PC 062 781 18 00001) pour la construction de la base logistique sur le territoire des communes de Sauchy-Lestrée, Epinoy, Haynecourt dans le département du Pas-de-Calais. Ce dossier comprend une étude d'impact datée du 12 février 2018. C'est sur ce dossier que porte le présent avis.

Parallèlement, une demande d'autorisation environnementale a été déposée en préfecture du Pas-de-Calais pour un projet de plateforme logistique sur les communes de Sauchy-Lestrée, Epinoy, Haynecourt dans le Pas-de-Calais et Sancourt dans le Nord, comprenant une étude d'impact de version différente (version du 20 février 2018). Ce dossier est en cours d'instruction et a fait l'objet de demande de compléments sur l'étude d'impact.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation foncière, à l'eau, aux milieux naturels, aux risques technologiques et aux

nuisances sonores, ainsi qu'à la mobilité, à l'énergie et au climat qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact comprend le contenu exigé par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Une étude de dangers est également jointe au dossier, avec en annexes les études spécifiques (faune-flore, pollution des sols, etc).

Cependant, certains chapitres de la version de l'étude d'impact du 12 février 2018 (de 225 pages) annexée à la demande de permis de construire sont vides (chapitre 4.3.2 concernant la pollution des eaux souterraines par exemple). Cette version est antérieure à celle du 20 février 2018, déposée pour la demande d'autorisation environnementale (1 499 pages). Des compléments à cette dernière étude ont été demandés par le service instructeur.

Pour une bonne information du public sur le projet qui doit pouvoir être appréhendé dès la première autorisation, l'autorité environnementale recommande de produire une étude d'impact complète.

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

Le projet est situé sur des communes non couvertes par un document d'urbanisme et relève donc du règlement national d'urbanisme. L'étude d'impact analyse la conformité du projet avec les dispositions réglementaires du code de l'urbanisme sans étudier si, au regard des articles L111-3 et L111-4 du même code⁴, l'opération peut être autorisée en dehors des parties actuellement urbanisées des communes. Cette analyse de l'articulation du projet avec le règlement national d'urbanisme reste à conduire.

L'autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation du projet avec les dispositions du règlement national d'urbanisme relatives à la constructibilité du sol.

L'étude analyse l'articulation avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Cambrésis applicable sur le territoire du projet. Elle relève que le SCoT envisage la reconversion de la base aérienne 103 comme une opportunité majeure pour le développement multimodal et évoque la possibilité d'extension de la future plateforme multimodale Cambrai-Marquion (étude page 45).

Le dossier examine également la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et

⁴Article L 111-3 : « En l'absence de plan local d'urbanisme, de tout document d'urbanisme en tenant lieu ou de carte communale, les constructions ne peuvent être autorisées que dans les parties urbanisées de la commune. »

Lien vers l'article L 111-4 qui précise les conditions de dérogation :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do> :

[jsessionid=5F67780ECE7A3AAC31AAF00767CD5E0C.tplgfr38s_2 ?](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXTE000006074075&dateTexte=20180717&categorieLien=id&oldAction=&nbResultRech=)

[idArticle=LEGIARTI000031210181&cidTexte=LEGITEXTE000006074075&dateTexte=20180717&categorieLien=id&oldAction=&nbResultRech=](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXTE000006074075&dateTexte=20180717&categorieLien=id&oldAction=&nbResultRech=)

de gestion des eaux (SAGE) de la Sensée. L'étude justifie la compatibilité du projet avec ces documents par l'absence de zones humides identifiées sur le site. Il s'agit d'une affirmation non étayée, l'absence de zones humides restant à prouver par la production d'une étude pédologique (voir paragraphe II. 5. 2 ci-dessous).

En ce qui concerne le cumul des impacts du projet avec les autres projets connus, le dossier évoque sommairement le futur canal Seine-Nord Europe et conclut à l'absence d'impacts cumulés sans réellement le démontrer. Or, le projet prévoit, par exemple, des consommations d'eau significatives, des déblais et remblais aux volumes non chiffrés (réalisation de merlons de 2 mètres de haut sur la périphérie du site, d'infrastructures routières, de bassins et de noues, pose de canalisation de gaz). L'étude indique qu'aucun apport de terre extérieure n'est prévu (page 219), mais en l'absence de données chiffrées précises sur les déblais et remblais générés par les travaux, cela reste à démontrer.

De plus, comme déjà rappelé, l'étude d'impact ne porte que sur la phase 1 du projet E-valley. Il est nécessaire d'évaluer l'impact de l'ensemble du projet de reconversion de la base aérienne, y compris la phase 2 et les aménagements notamment routiers à réaliser pour desservir le projet.

L'autorité environnementale recommande d'analyser de manière détaillée les effets cumulés du projet avec les autres projets connus générateurs d'impacts sur le territoire, dont le futur canal Seine-Nord Europe et les autres plateformes logistiques prévues, notamment en ce qui concerne la consommation d'espace, la consommation d'eau, l'imperméabilisation, la gestion des déblais et des remblais, le trafic induit.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Le dossier ne mentionne pas les différentes implantations possibles de ce projet mais justifie le choix d'implantation retenu par des critères d'exploitation et de logistique (dossier de demande d'autorisation environnementale et notice de présentation) :

- une disponibilité foncière importante ;
- une implantation au centre de l'Europe ;
- une accessibilité par l'autoroute A2 (axe Paris-Bruxelles) et l'autoroute A26 (axe Lyon – Dunkerque) ;
- la proximité du futur canal Seine-Nord Europe ;
- la localisation à moins de 2 heures de Paris.

Le dossier relève des enjeux forts en termes de biodiversité, mais il n'y a pas d'analyse de scénarios alternatifs d'aménagements sur le site permettant de comparer différentes solutions et de justifier le choix retenu, notamment eu égard aux impacts sur l'environnement et la santé humaine, en application de l'article R. 122-5 II 5e du code de l'environnement.

Compte tenu des enjeux de biodiversité (espèces protégées notamment) et de zones humides présents sur le territoire, l'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives, afin de minimiser les impacts sur l'environnement.

II.4 Résumé non technique

Le résumé non technique constitue la synthèse de l'évaluation environnementale et comprend l'ensemble des thématiques traitées dans celui-ci. Il participe à l'appropriation du document par le public et se doit donc d'être pédagogique, accompagné de documents iconographiques et compréhensible par tous.

Le résumé non technique reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Cependant, certaines informations importantes pour la protection de l'environnement et la santé humaine, comme la gestion des sols pollués, n'y figurent pas.

Afin d'en faciliter sa compréhension par le public, l'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique :

- *d'une description complète des phases de l'évaluation environnementale ;*
- *de documents iconographiques permettant de localiser et de matérialiser sur documents cartographiques les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet d'aménagement.*

II.5 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

II.5.1 Consommation foncière et artificialisation des sols

Le projet s'implante sur un terrain de 148 hectares, sur l'ancienne base aérienne 103. Le SCoT du Cambrésis évoquait la possibilité de rendre une partie des terrains à l'agriculture. Cette option n'est pas étudiée.

L'artificialisation des sols envisagée sur une surface importante (148 hectares), avec une part importante d'imperméabilisation (au moins 55 hectares pour la phase 1 hors voiries), est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements des eaux et une contribution au changement climatique.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols.

II.5.2 Ressource en eau et milieux aquatiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe dans une zone à enjeux sur l'eau potable, à la confluence entre le canal de la Sensée (à 4,5 km) et le canal du Nord (à 3 km), qui ont un objectif de bon potentiel en 2021 tel que

défini dans le SDAGE du bassin Artois Picardie. Le cours d'eau le plus proche est à environ 1 km (le Ravin de Bantigny).

Les masses d'eau souterraines FRAG010 « craie du Cambrésis » et FRAG006 « craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée », en mauvais état chimique, ont un objectif de bon état en 2027.

Cinq captages d'eau potable sont à proximité de la zone d'étude :

- le captage d'Haynecourt à environ 1,2 km, qui figure dans la liste des captages prioritaires du SDAGE 2016-2018 Artois-Picardie ;
- le captage de Sauchy-Lestrées à environ 1,2 km ;
- le captage de Sancourt à environ 1,7 km ;
- le captage de Blecourt à environ 2,1 km ;
- le captage de Oisy-le-Verger à environ 2,6 km.

Les études réalisées dans le cadre de la cessation d'activité de l'ancienne base aérienne ont mis en évidence une pollution des sols et des eaux souterraines.

La zone d'étude du projet est en dehors des zones à dominante humide répertoriées par le SDAGE 2016-2021 du bassin Artois-Picardie.

➤ **Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau**

Captages

Les besoins en eau potable sont évalués à 73 000 m³ par an (étude d'impact, page 113), soit les besoins annuels d'environ 1 400 habitants (basés sur la consommation moyenne en France en 2013⁵). L'étude indique que les captages présents sur le site, qui étaient utilisés par l'armée, seront rebouchés. Cependant, elle ne précise pas la future source d'approvisionnement en eau du site.

Par ailleurs, des besoins en eau significatifs pour la réserve incendie sont évoqués dans l'étude (étude de dangers et annexe 13).

L'autorité environnementale recommande de préciser les sources d'approvisionnement en eau du site et de démontrer que la ressource en eau nécessaire est disponible.

Eaux usées

L'étude indique que les eaux usées seront traitées par la station d'épuration de Cambrai, qui rejette vers le canal de l'Escaut. Le dossier indique une capacité de 56 700 équivalents-habitants (étude, page 115). Cependant l'accord du syndicat d'assainissement de Cambrai pour ce rejet ne figure pas dans le dossier.

L'autorité environnementale recommande de démontrer que la station d'épuration de Cambrai sera en capacité suffisante pour accueillir ces effluents supplémentaires.

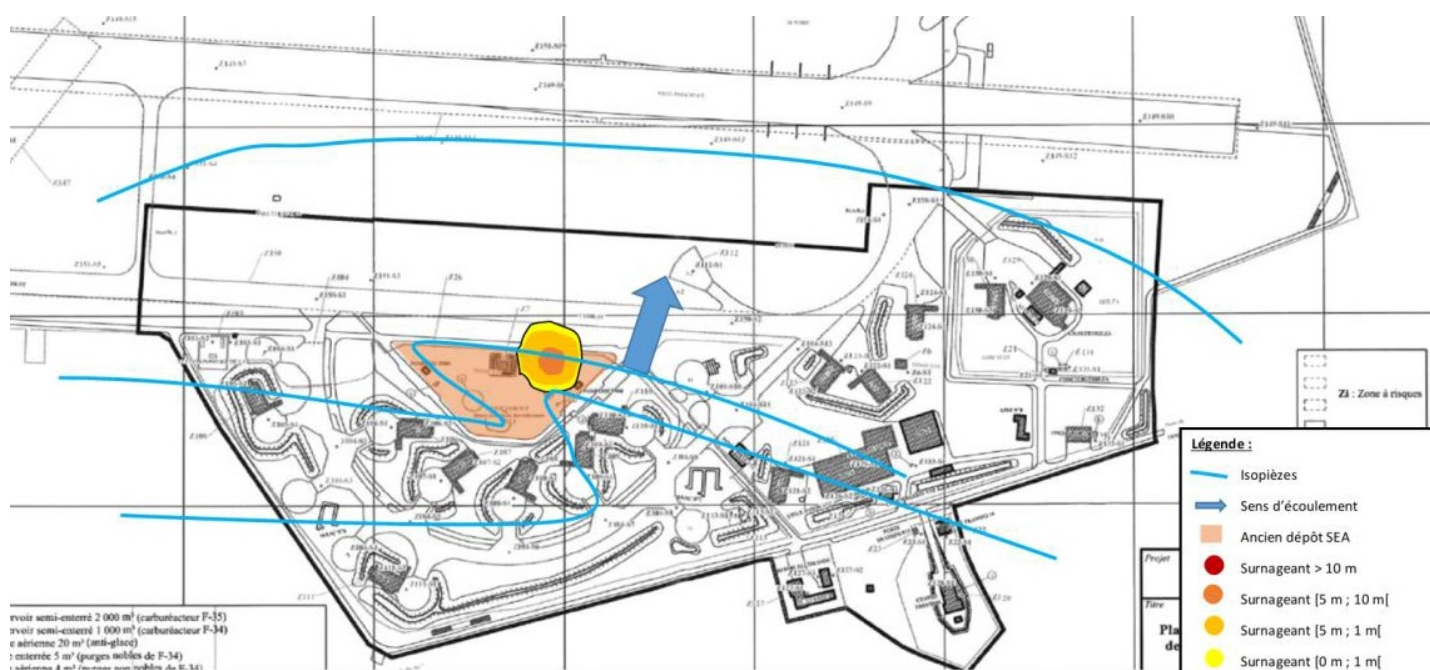
5source : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/f/2089/0/consommation-deau-potable-journaliere.html>

Eaux pluviales :

L'étude prévoit l'infiltration des eaux pluviales, qui nécessitent la création de bassins dimensionnés pour une pluie de période de retour de 100 ans (ou de retour centennale). Elle présente le résultat des diagnostics de pollution des sols et des eaux souterraines réalisés dans le cadre de la cessation d'activités de la base aérienne (étude d'impact, chapitre 4.1.5), qui relève une pollution aux HAP⁶ et aux hydrocarbures sur le site. L'infiltration sera donc susceptible d'entraîner la pollution dans les eaux souterraines.

Localisation des sols pollués (en orange et jaune) aux alentours de l'ancien dépôt de la base aérienne

(source : étude d'impact)



De plus, l'étude réalisée sur le site semble n'avoir porté que sur les hydrocarbures et les solvants. Compte-tenu de l'historique militaire de ce site, il convient de s'assurer de l'absence de pollution par les perchlorates⁷.

L'autorité environnementale recommande de compléter les analyses sur le paramètre des perchlorates ou de justifier la non prise en compte de ce paramètre.

L'étude prévoit le rebouchage des 2 forages du site, mais ne précise pas le devenir du réseau de piézomètres mis en place pour la surveillance de la pollution du site.

⁶HAP : hydrocarbure aromatique polycyclique, substance chimique cancérigène

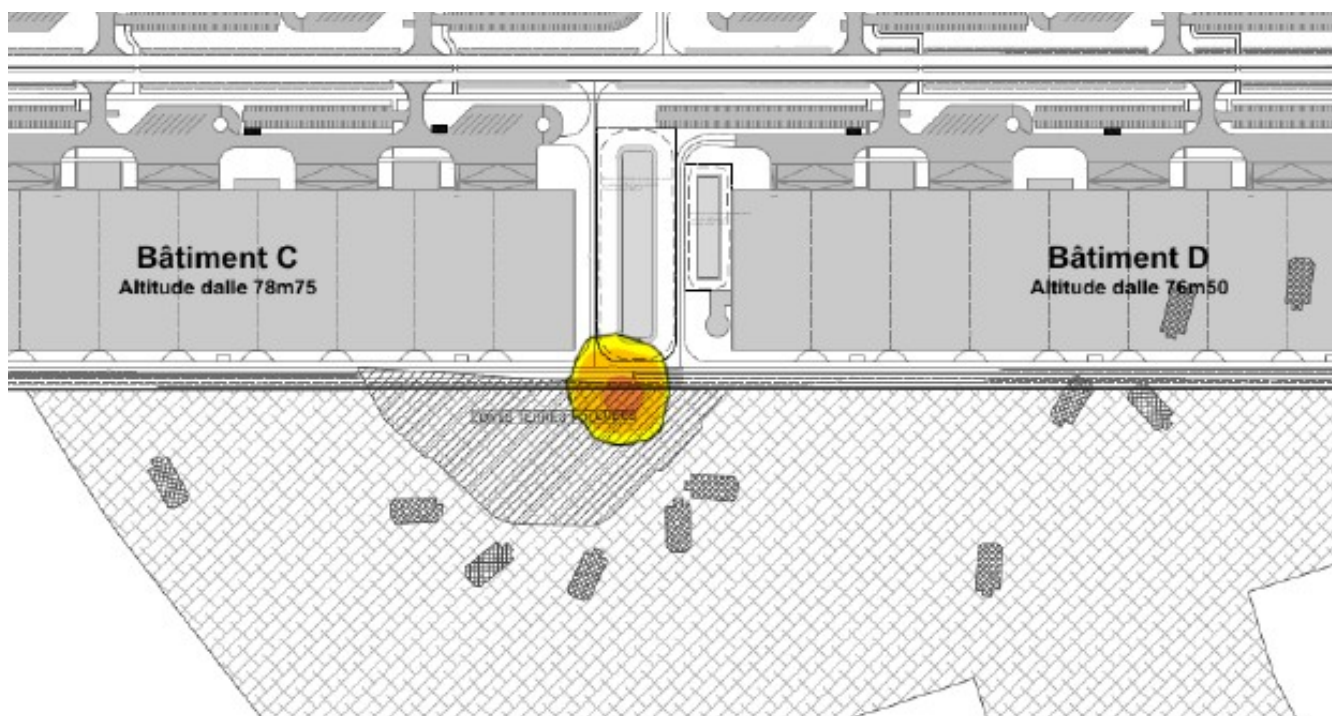
⁷Les perchlorates ont été utilisés comme propulsifs dans les munitions d'armes à feu notamment : c'est un produit toxique, qui peut affecter la santé.

L'autorité environnementale recommande de préciser le devenir du réseau de piézomètres de surveillance de la pollution du site.

Un plan de gestion des sols pollués est présenté (annexe 12 du dossier de demande d'autorisation environnementale) qui préconise des solutions, notamment la dépollution de la nappe et l'évacuation des terres les plus polluées ; ces éléments sont a priori non repris par l'étude d'impact.

Un bassin d'infiltration est prévu au niveau des sols pollués entre les bâtiments C et D (cf. étude d'impact, page 112/EI.170). L'étude prévoit des analyses sur les terres excavées et de confiner les terres polluées dans une membrane imperméable au niveau du merlon de 2 mètres de haut qui sera mis en place tout autour du site (cf. étude d'impact, page 130/EI.188).

Localisation des travaux au regard de la position des sols pollués (source : étude d'impact)



Le projet s'implantant sur un terrain pollué à proximité de plusieurs captages publics et induisant une imperméabilisation de surfaces, nécessitant l'infiltration sur le site des eaux de pluie, l'autorité environnementale recommande de :

- *justifier le choix de localisation de ce bassin d'infiltration sur la zone polluée et de démontrer que les mesures retenues pour la protection de la ressource en eau seront suffisantes ;*
- *produire un avis d'un hydrogéologue agréé sur l'impact du projet sur les captages voisins.*

Pour rappel, le SDAGE appelle à la vigilance pour l'infiltration des eaux pluviales à proximité des captages.

Zones humides

Une délimitation des zones humides a été réalisée par le bureau d'études Rainette en novembre 2017 (annexe 10 du dossier de demande d'autorisation environnementale), uniquement sur le critère floristique. Elle conclut à l'absence de zone humide. Cette annexe 10 précise (page 35) que des fouilles archéologiques, en cours sur la partie est du site, confirment l'absence de zone humide sur ce secteur.

Toutefois, des sondages pédologiques restent à réaliser pour confirmer cette absence sur le reste de l'emprise. En effet, l'étude faune-flore réalisée en 2015 (cf. annexe 9 du dossier de demande d'autorisation environnementale) a mis en évidence des habitats caractéristiques de zones humides (saulaies hautes pionnières riveraines) autour d'un bassin et de fossés de la base aérienne, ainsi que trois espèces d'amphibiens (Triton crêté, Triton ponctué et Crapaud commun) au niveau des bassins de la base aérienne.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude par des sondages pédologiques pour confirmer l'absence de zones humides, et si cela n'était pas confirmé, de compléter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts, le cas échéant.

II.5.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est proche de zonages d'inventaires situés sur la commune de Sauchy-Lestrée :

- à environ 1,2 km d'une continuité écologique ;
- à environ 1,5 km d'une zone à dominante humide ;
- à environ 1,8 km de la zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 2 n° 310007249 « complexe écologique de la vallée de la Sensée », zone humide qui signale la présence de nombreuses espèces protégées végétales et animales.

Par ailleurs, le site du projet n'est plus utilisé depuis 2012, ce qui a permis à la biodiversité de se développer.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Des inventaires faune-flore ont été réalisés par le bureau d'étude Biotopie de février à décembre 2015 sur l'ensemble de l'ancienne base aérienne, dont des prospections nocturnes pour les chiroptères, à des périodes propices à l'observation de la majorité des espèces. Ce relevé met en évidence la présence d'espèces protégées et patrimoniales de faune et de flore sur l'ancienne base aérienne.

L'avifaune ressort du diagnostic écologique comme étant l'enjeu le plus important. Cette étude (fournie en annexe 9 du dossier de demande d'autorisation environnementale) conclut à des enjeux « faibles » à « forts » pour une soixantaine d'espèces protégées et leurs habitats, en particulier la flore, les amphibiens et l'avifaune en période de reproduction et en période internuptiale.

Concernant la flore

La carte des habitats naturels recensés lors de cet inventaire figure dans l'annexe 9 du dossier d'autorisation environnementale (page 751). Cette annexe 9, très complète, localise les espèces protégées, patrimoniales et envahissantes observées. La carte reprise dans l'étude d'impact ne mentionne que la présence des espèces protégées qui sont en dehors de l'emprise du présent projet de construction, omettant ainsi la prise en compte des espèces patrimoniales présentes sur cette emprise, à savoir la Gesse tubéreuse et le Plantain corne de cerf. L'enjeu est estimé faible pour ces deux espèces, présentes en grand nombre (annexe 9 page 755/46). Aucune mesure de sauvegarde n'est jugée nécessaire (étude d'impact page 83/141). L'étude prévoit le respect d'une charte végétale pour les plantations, qui seront soumises à l'avis d'un écologue, pour conserver ou recréer des habitats favorables aux espèces locales.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation à formuler sur ce point.

Concernant la faune terrestre

Trois espèces d'amphibiens protégées (Triton crêté, Triton ponctué et Crapaud commun) ont été relevées au niveau des bassins de la base aérienne. L'étude indique que le projet a évolué pour prendre en compte le Triton crêté (protégé au niveau européen) et éviter son habitat, présent dans l'emprise (étude d'impact page 141/83). L'aménagement paysager prévoit de favoriser son habitat (étude d'impact, chapitre 2.4.2 page 120/62).

L'autorité environnementale n'a pas d'observation à formuler sur ce point.

Concernant les chauves-souris

9 espèces (toutes protégées) ont été identifiées en 2015, avec un enjeu moyen, compte-tenu de la présence d'une espèce menacée (la Pipistrelle de Nathusius). L'annexe 9 précise que tous les arbres présents sur l'aire d'étude peuvent présenter des cavités constituant des gîtes estivaux potentiels pour les espèces arboricoles (Pipistrelle de Nathusius et Oreillard roux). Un gîte d'hibernation a été identifié mais les écoutes mises en place n'ont pas montré d'activité en 2015.

L'étude d'impact n'analyse pas les impacts du projet sur ces espèces protégées et ne propose pas de mesures.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude par une analyse des impacts du projet sur les chauves-souris ;*
- *de proposer, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation des incidences.*

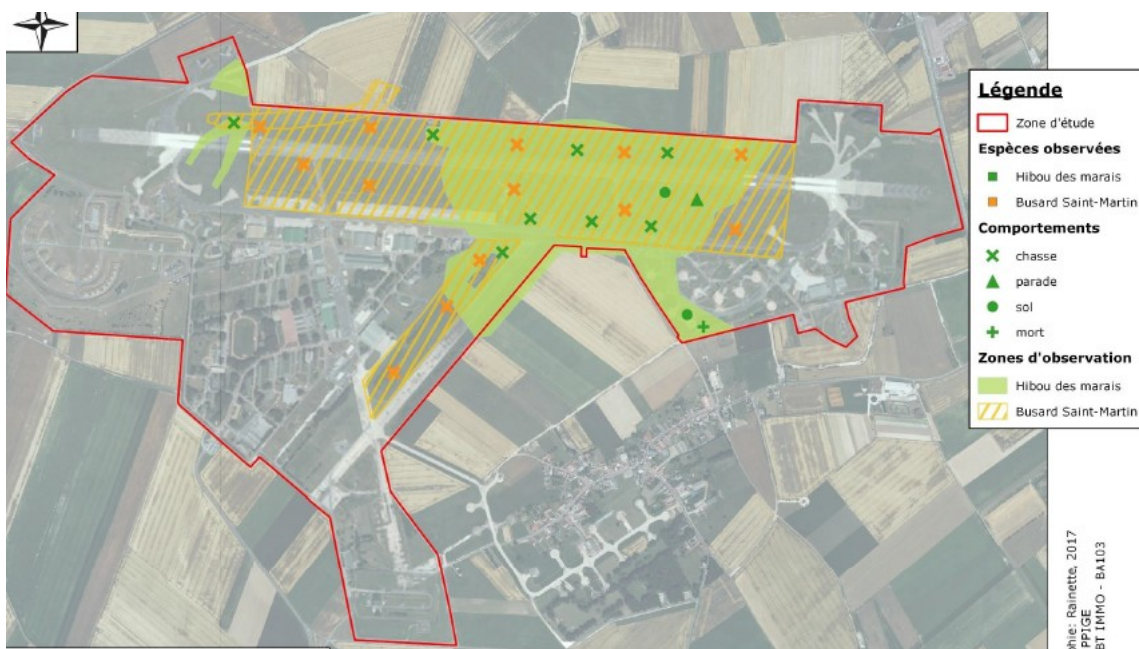
Concernant l'avifaune

66 espèces ont été recensées, dont 62 nicheuses possibles (47 protégées) et 4 inscrites à l'annexe 1 de la directive « Oiseaux » : le Hibou des marais (espèce vulnérable), le Busard des roseaux, le Busard Saint-Martin et le Busard cendré. Ces espèces présentent un enjeu écologique régional majeur.

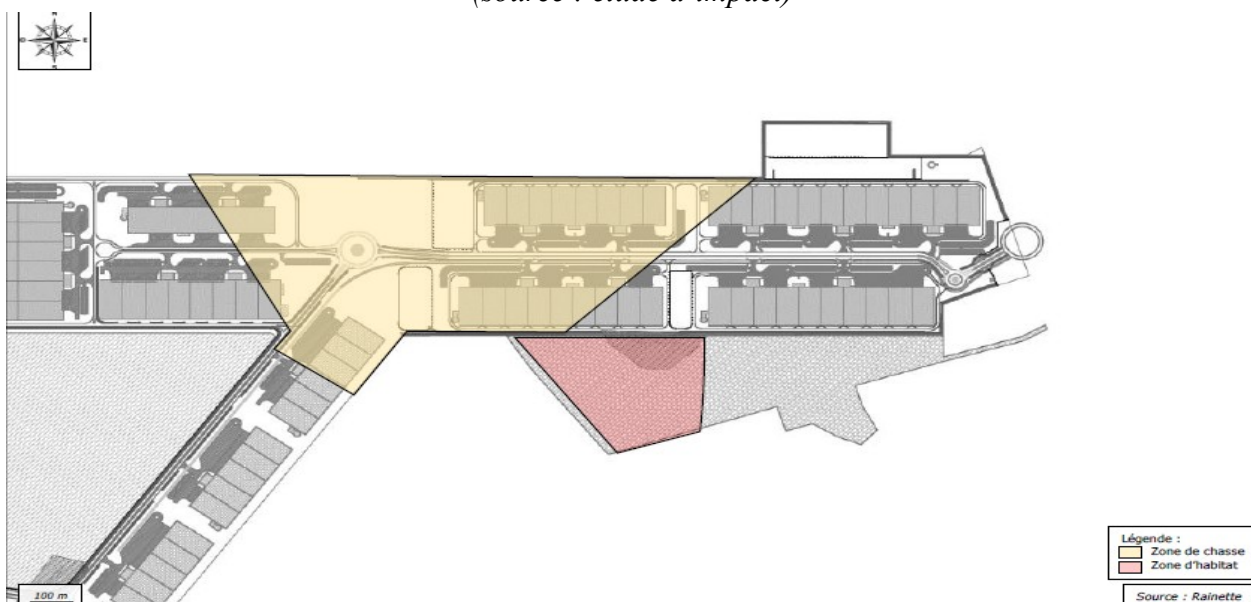
Des inventaires complémentaires ont été réalisés en mars et avril 2017 par le bureau d'études Rainette (cf. annexe 11 du dossier de demande d'autorisation) afin de déterminer si le site constitue une zone de nidification des rapaces (Hibou des marais et busards). Cette étude conclut qu'il n'a pas pu être déterminé si le site sert à la nidification.

L'étude d'impact (page 139/81) conclut en synthèse quant à elle, que cette étude de 2017 a permis de délimiter un seul habitat avéré du Hibou des marais, localisé au niveau d'un merlon à l'est de la piste. Cette conclusion et la carte établie sont en contradiction avec les conclusions de l'étude de 2017 (cf figures ci-après).

Localisation des observations (source : annexe 11):
 en vert : le Hibou des marais ; en orange : le Busard Saint-Martin



Carte de localisation de l'habitat et de la zone de chasse du Hibou des marais
 en jaune : zone de chasse, en orange : zone d'habitat
 (source : étude d'impact)



L'étude d'impact en déduit que l'espace de nidification de cette espèce, protégée au niveau européen et menacée, est évité, sans toutefois le démontrer.

Elle propose (page 145/87) un éclairage de type LED, sans diffusion vers le ciel, et un phasage sur plusieurs années qui permettra aux espèces de s'adapter aux changements progressifs. Aucune mesure compensatoire n'est prévue. Aucune demande de dérogation au titre de la protection des espèces n'est envisagée.

➤ **Prise en compte de l'environnement**

Les mesures proposées d'évitement des impacts sur les habitats et les espèces sont fondées sur des enjeux différents de ceux mis en évidence dans l'état initial de l'environnement. La conclusion de l'étude d'impact apparaît donc incohérente avec ces enjeux, au regard des impacts prévisionnels du projet qui prévoit une artificialisation, dont une part d'imperméabilisation importante, de la quasi-totalité de l'emprise et le dérangement des espèces lié à l'activité logistique et à l'éclairage.

Dès lors, il n'est pas démontré que le projet prend en compte de façon satisfaisante les milieux naturels. Un impact résiduel significatif est donc attendu. La démarche d'évitement des impacts en premier lieu, de réduction ensuite et de compensation en dernier recours n'a pas été suivie dans ce dossier.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier :

- *par une analyse conclusive sur la fonctionnalité des espaces concernés par le projet au regard de la protection des espèces (Hibou des marais notamment) ;*
- *par une analyse des impacts cumulés du projet sur les oiseaux.*

II.5.4 Natura 2000

➤ **Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

Le site Natura 2000 le plus proche est à environ 18 km ; il s'agit de la zone de protection spéciale FR3112005 « vallées de la Scarpe et de l'Escaut ».

➤ **Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000**

Une évaluation sommaire a été réalisée (étude d'impact, chapitre 3.6,2.) qui conclut à l'absence d'incidence significative compte-tenu des distances.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation à formuler sur cette partie.

II.5.5 Risques technologiques

Une étude de dangers est jointe au dossier. Elle intègre les risques naturels.

Le principal risque identifié lié à l'exploitation du site est le risque d'incendie, le rejet de matières dangereuses (dont fumée liée aux incendies) et l'explosion (liée à une fuite de gaz à proximité de la chaufferie).

Des modélisations ont été réalisées pour vérifier l'étendue des effets toxiques et thermiques. Elle montre des effets thermiques dont les effets très graves et graves sortent des limites de l'exploitation et atteignent les terrains de la base aérienne en friche au sud et des espaces agricoles au nord pour les cellules G11, G12 et D1 (effets irréversibles) et des effets toxiques de l'incendie des cellules A1 et H13 qui sont susceptibles d'atteindre les routes départementales 643 et 21E1.

Des mesures de maîtrise du risque incendie sont présentées (étude de dangers, pages 92 et suivantes). Cependant, le calcul des besoins en eau d'extinction d'incendie (réalisé selon la méthodologie du document technique D9) est à refaire. Cela induit de revoir également le dimensionnement des bassins de confinement des eaux d'incendie. Des précisions et des compléments ont été demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers, puis l'étude d'impact, par des éléments démontrant que le bassin destiné à la lutte contre l'incendie est de taille suffisante.

II.5.6 Santé, nuisances sonores

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les habitations les plus proches du projet sont à environ 450 mètres au nord de la commune d'Epinoy et à environ 400 mètres au sud de la commune d'Haynecourt (source : étude d'impact).

La principale nuisance pour la santé liée à l'activité qui sera développée sur le site concerne les nuisances sonores pouvant provenir notamment de la circulation de véhicules sur le site.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances

Une campagne de mesures acoustiques a été effectuée du 17 au 19 août 2016 en limite de propriété et du 6 au 7 septembre 2016 en zones à émergences réglementées.

Une simulation des niveaux acoustiques pour le futur site en fonctionnement a été réalisée et montre un impact limité dans les zones habitées compte tenu :

- de la limitation de la vitesse des véhicules à 30 km/h sur le site ;
- de l'arrêt des camions en attente de chargement/déchargement ;

- du stockage sur le site des camions en attente ;
- de la localisation des activités au centre du terrain ;
- de la construction d'un merlon de 2 mètres de haut sur la périphérie du site.

Cependant, l'aire d'étude se limite à l'emprise du terrain d'assiette des bâtiments prévus pour la phase 1, sans prendre en compte l'impact cumulé et les impacts liés à l'augmentation du trafic sur les voies d'accès (route départementale 643).

L'autorité environnementale recommande d'étudier les impacts cumulés et d'élargir l'analyse d'impact du bruit aux voies d'accès dans un périmètre plus large.

II.5.7 Mobilité – énergie – gaz à effet de serre

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont concernés par un plan de protection de l'atmosphère.

Le projet va générer beaucoup de trafic émetteur de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques (augmentation du trafic routier de 22,9 % pour les automobiles et 82,25 % pour les camions).

Il sera consommateur d'énergie, notamment électrique (data-centers⁸ : cf. étude d'impact page EI.269/211).

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement

Trafic

Une étude a été produite sur la base de comptages automatiques et directionnels réalisés en mars 2016. Elle montre un trafic important (de l'ordre de 12 000 véhicules par jour) sur la route départementale 643, dont 10 % de camions, avec une réserve capacitaire limitée du giratoire « sortie A2 Cambrai/route départementale 643/route départementale 630 » (seulement 19 % pour la branche route départementale 630 vers Cambrai en heure de pointe du matin et 7 % en heure de pointe du soir).

Le dossier présente des incohérences entre les données affichées dans le résumé non technique, l'étude de mobilité (1 919 emplois dont 1 200 pour le parc logistique) et l'étude d'impact (2 472 emplois annoncés pour le parc logistique). De plus, les modes de calculs pour estimer le trafic généré par le seul parc logistique ne sont pas expliqués.

⁸Data-center : centre de données où se trouvent regroupés les équipements informatiques (ordinateurs centraux, serveurs, etc.) qui présentent des enjeux en termes de consommation électrique et de récupération de chaleur.

Or, après mise en service du projet, les réserves capacitaires des giratoires existants (route départementale 643/route départementale 2643, route départementale 939/route départementale 643, sortie A2 Cambrai/route départementale 643/route départementale 630) seraient réduites, voire négatives ce qui nécessitera des aménagements.

L'autorité environnementale recommande :

- *de clarifier les hypothèses de calcul des trafics en précisant quelles estimations de trafic ont été retenues et leur mode de calcul ;*
- *de préciser les aménagements de routes envisagés, selon quel calendrier et d'en étudier les impacts.*

Desserte et mobilité

Le site d'implantation du projet est bordé par la route départementale 643 qui relie Douai à Cambrai, à proximité de l'autoroute A2 (axe Paris-Bruxelles) à 3 km et de l'autoroute A26 (axe Lyon – Dunkerque) à 2,5 km. Par ailleurs, le projet de canal Seine-Nord Europe est à quelques centaines de mètres du projet. L'étude de mobilité en annexe 4 précise qu'un accès secondaire sera conservé au sud-ouest, via la route départementale 939 et la route de Bourlon, qui sera mis en service lors de la seconde phase du projet. Elle montre qu'à terme, d'autres accès permettront de rejoindre l'ensemble des activités du site, via la route départementale 340 au sud-est et la route départementale 21E1 à l'ouest.

D'autres aménagements sont envisagés pour cette desserte, dont la création de giratoires et la modification de l'accès à l'autoroute A26 (étude de dangers, page 173). Or, l'étude d'impact ne reprend pas tous ces accès (accès route départementale 21E1 par exemple).

L'autorité environnementale recommande de préciser la définition et la programmation du projet, en intégrant les aménagements liés à sa desserte, et d'en étudier les impacts.

Il ressort du dossier que le site n'est actuellement pas accessible par le réseau de bus et qu'aucune desserte ferroviaire n'est prévue. Or, la voie ferrée est à environ 1,7 km, avec une gare à environ 6 km (Aubigny-au-Bac) et une autre à 7 km (Cambrai). Le projet prévoit des voies piétonnes et cyclables de part et d'autre du « boulevard » pour desservir le site.

En définitive, le projet devrait générer des flux majoritairement routiers pour les déplacements domicile/travail. Des mesures pour favoriser le co-voiturage et l'utilisation des transports en commun doivent être étudiées.

Afin de compléter le volet lié aux déplacements, l'autorité environnementale recommande de développer et d'étudier des alternatives à la voiture individuelle dans le cadre du plan de déplacement d'entreprise prévu pour l'ensemble du site (parc logistique et activités annexes) conformément au plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas de Calais.

Concernant le transport des marchandises, pour réduire l'impact du projet sur le trafic routier, le porteur de projet souhaite à terme s'appuyer sur le développement de l'intermodalité avec le futur

canal Seine-Nord Europe et le projet de plate-forme multimodale de Marquion à quelques centaines de mètres du projet. La faisabilité de cette intermodalité n'est pas présentée.

L'autorité environnementale recommande de présenter la faisabilité d'une desserte multimodale avec le futur canal Seine-Nord Europe.

Stationnement

Le dossier ne précise pas la localisation et le dimensionnement des parkings. Il n'est donc pas possible de savoir si les conditions de stationnement seront satisfaisantes par rapport au trafic généré et favorables au développement de solutions alternatives à la voiture individuelle (place réservée au co-voiturage,...) ou à l'électro-mobilité (bornes de recharge pour véhicules électriques).

L'autorité environnementale recommande de détailler les caractéristiques des stationnements prévues (localisation, dimensionnement des parkings) et les mesures prises pour favoriser des solutions alternatives à la voiture individuelle et le recours à l'électro-mobilité.

Utilisation rationnelle de l'énergie

L'étude indique que l'énergie de chauffage retenue est le gaz naturel. Elle ne mentionne pas la possibilité de production d'électricité par panneaux photovoltaïques. L'annexe 5 évoque pourtant plusieurs pistes pour la sobriété et l'approvisionnement énergétiques du projet, dont la récupération de chaleur des data-centers, ou l'utilisation d'électricité produite par la future ferme photovoltaïque de Niergnies (étude de dangers page 242).

L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité d'utiliser des sources d'énergie alternatives au gaz naturel pour approvisionner le site, notamment l'utilisation des toitures pour la production d'énergie renouvelable qui pourrait compenser pour partie la consommation d'énergie engendrée par le projet.

L'annexe 5 évoque également une étude d'ERdF pour apporter la puissance électrique attendue sur le site. Or, l'étude (page EI.269/211) évoque seulement la présence du réseau sans préciser les besoins en termes de puissance.

Gaz à effet de serre

L'étude d'impact (page EI.227/169) identifie les sources d'émission de gaz à effet de serre sur le site sans les quantifier. Il s'agit essentiellement du trafic routier et de la chaudière à gaz. Elle propose quelques mesures pour les réduire, mais sans estimer les gains attendus.

L'autorité environnementale recommande de quantifier les émissions de gaz à effet de serre attendues et de compléter les mesures de réduction proposée en estimant les gains attendus.