



KALIÈS
Étude & conseil
en environnement,
énergie & risques industriels

MEMOIRE EN REPONSE AUX REMARQUES FORMULEES AU TRAVERS DU PROCES VERBAL DE SYNTHESE DE L'ENQUETE PUBLIQUE DU PROJET E-VALLEY SERVICE 2



E-VALLEY SERVICE 2

EPINOY – SAUCHY LESTREE – HAYNECOURT - SANCOURT

Numéro d'affaire : KA16.09.011		
Agence : Lezennes		
Date	Version	Objet de la version
19/11/2018	1	Version initiale

SIÈGE SOCIAL

16, rue Louis Neel - 59260 LEZENNES - Tél : 03 20 19 17 17 - Fax : 03 20 19 17 41 - www.kalies.com

SAS au capital de 119 900 euros - APE 7022 Z - SIRET 420 116 253 000 48 - RCS Lille B 420 116 253 - TVA FR 29420116253

PRÉAMBULE

Du 8 octobre 2018 au 8 novembre 2018, une enquête publique s'est déroulée dans le cadre du projet E-Valley Service 2 concernant la demande de permis de construire et d'autorisation d'exploiter une plate-forme logistique sur le site de l'ex-base aérienne 103.

Le présent document permet de répondre aux observations formulées lors de l'enquête publique et reprises dans le PV de synthèse du commissaire enquêteur, conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement qui précise :

« [...] Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations. [...] »

N°1	Contribution portée par mesdames : Maryvonne Ringeval, Maire de Raillencourt-Sainte-olle et Marie Thérèse Doigneaux Maire de Sailly les Cambrai ainsi que par Monsieur Jean-Yves Dez 1er Ajoint à Raillencourt-Sainte-olle
Observation :	Après avoir reconnu le coté remarquable du projet et l'indispensable réhabilitation de l'ex-base aérienne 103, elles renouvellent leur demande d'exploitation maximale de l'entrée de l'autoroute A26 avec aménagements spécifiques.

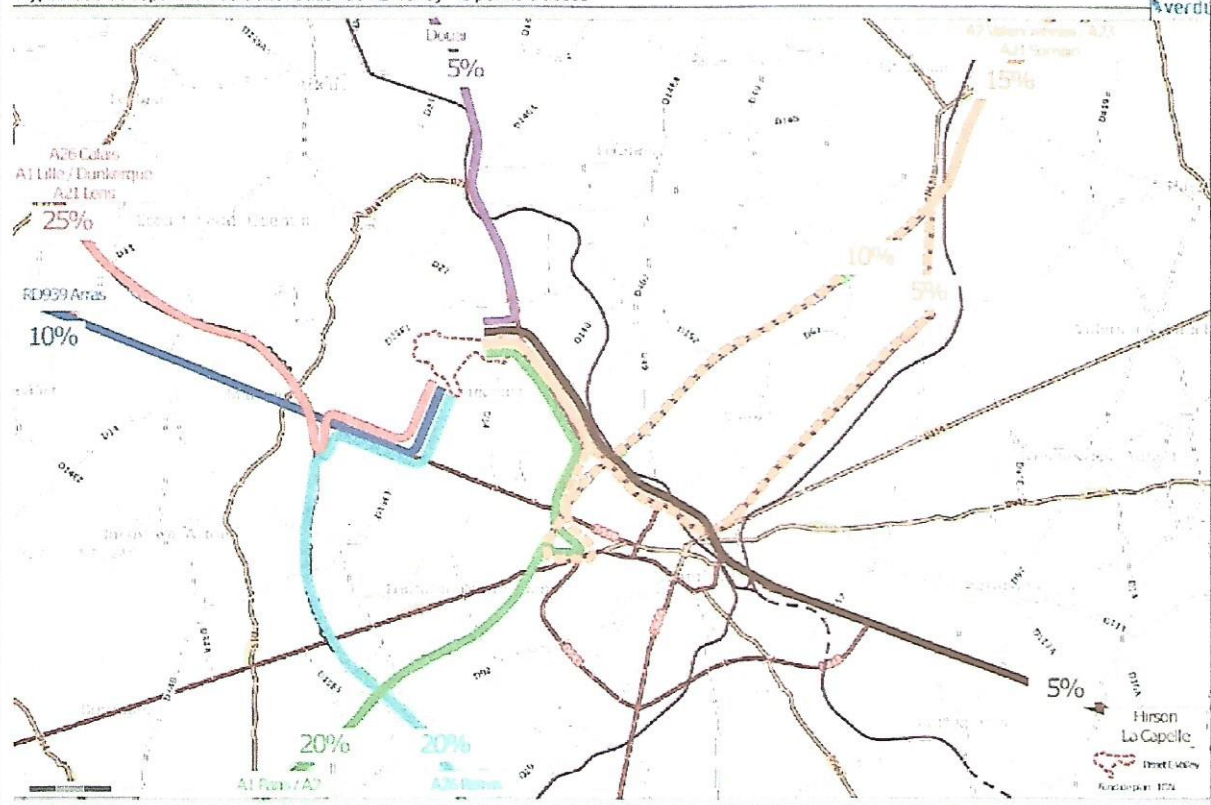
Réponse du porteur de projet :

L'autoroute A26 sera un axe privilégié considérant sa proximité avec le projet. En effet, le second accès au site sera aménagé durant la seconde phase du projet permettra d'accéder à la D939 puis à l'A26 en parcourant une distance d'environ 3,5 km.

A noter que l'autoroute A26 est l'axe préférentiel pour donner accès à l'autoroute A1 qui permet de desservir d'une part la région parisienne et d'autre part le nord de la France et les pays du nord.

Enfin, l'étude trafic réalisée par la société Verdi et présentée à l'annexe 4 reprend les hypothèses de répartition du trafic attendues en phase 2. Ainsi, on constate que l'autoroute A26 absorbe 45% du trafic. Le trafic restant se répartissant sur les différents axes situés à proximité du site.

Hypothèse de répartition du trafic routier de l'E-Valley - 2 points d'accès



Etude de trafic E-Valley sur l'ancien site de la BA103

N°2	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	Le résumé non technique fait état de la création de 2472 emplois alors que la concertation préalable n'en prévoyez 1500.
Réponse du porteur de projet :	
<p>Le projet prévoit 1 500 emplois directs. En comptabilisant emplois directs et indirects, le nombre d'emplois estimés atteint environ 2 472. Il s'agit bien évidemment d'estimations.</p> <p>Ce calcul est réalisé sur une estimation du nombre d'emploi par nature de surface exploitée. Les ratios retenus sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">- 50 salariés par bloc bureau ;- 15 salariés par cellule de stockage de 6 000 m².	

N°3	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	Accès unique par la RD 643. Positionnement dangereux (longue ligne droite et au sortir d'une courbe. Le giratoire sera-t-il éclairé et quel en est le maître d'ouvrage ?

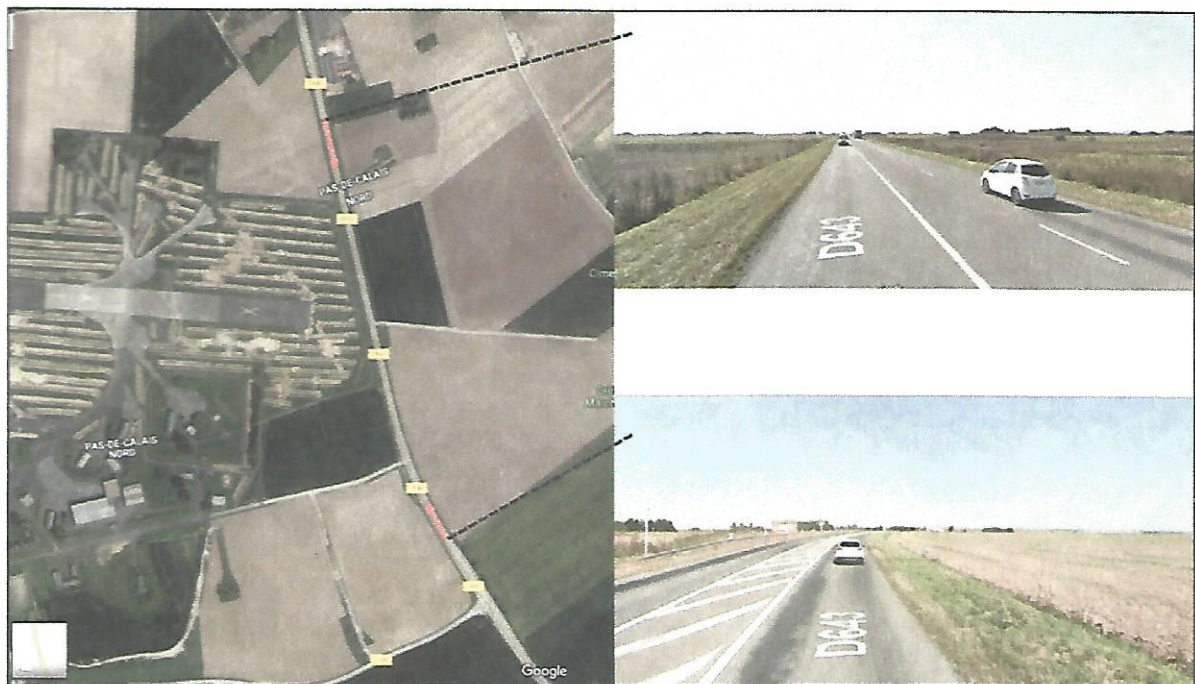
Réponse du porteur de projet :

Le maître d'ouvrage du giratoire est le conseil départemental du Nord qui dispose d'une connaissance sur l'ensemble des routes départementales dont il a la responsabilité. Il connaît aussi parfaitement le trafic actuel et le trafic qui sera amené à utiliser le giratoire. La technicité du conseil département est reconnue. Le projet est inscrit au plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 (Cf. Additif 1 à la notice PC 4 du permis de construire).

Selon les principes généraux, le giratoire devrait être éclairé, sauf si il était décidé selon les nouvelles orientations gouvernementale que la RD devienne zone sombre.

Quoi qu'il en soit, le giratoire sera accompagné d'une signalisation routière adaptée avec notamment un ralentissement aux abords de celui-ci.

Enfin, comme on peut aisément le remarquer sur les vues présentées ci-dessous, l'accès au futur giratoire présente des abords complètement dégagés et la visibilité est parfaite pour aborder un giratoire.



N°4	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	La STEP : le transit est-il possible via Neuville Saint Rémy ? Qui est le maître d'ouvrage ?
Réponse du porteur de projet :	
<p>Les réseaux ,qui seront créés, rejoindront le réseau existant qui est sur actipôle. En aucun cas une nouvelle canalisation traversera Neuville Saint Rémy car la capacité des réseaux est satisfaisante. Le Maitre d'ouvrage est jusqu'à présent le SIAC. Un tamponnement est prévu au sortir du projet E-valley pour rejeter éventuellement les effluents la nuit et que les volumes d'eaux usées sont relativement faibles.</p>	

N°5	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	Quel est le bon traitement des eaux de parking (noues ou séparateur et bassin d'infiltration ?

Réponse du porteur de projet :

La gestion des eaux sur le site retenue est la suivante :

- Eaux de parking VL → Infiltration directe ;
- Eaux pluviales de toitures → Infiltration au travers de noues ;
- Eaux pluviales de parking poids lourds → Traitement par séparateur hydrocarbure puis infiltration ;
- Eaux pluviales des voiries lourdes (circulation des poids lourds) → Traitement par séparateur hydrocarbure puis infiltration ;
- Eaux pluviales des voiries desservant les entrepôts → Infiltration au travers de noues.

Les voiries desservant les entrepôts sont reprises en jaune sur les deux schémas ci-après. Ces dernières n'ont pu être traitées par séparateur hydrocarbure par contrainte technique. A cet effet et afin de s'assurer que les objectifs de rejets imposés par la réglementation soient respectés, une étude d'ingénierie spécifique a été réalisée et présentée à l'annexe 30 du DDAE.

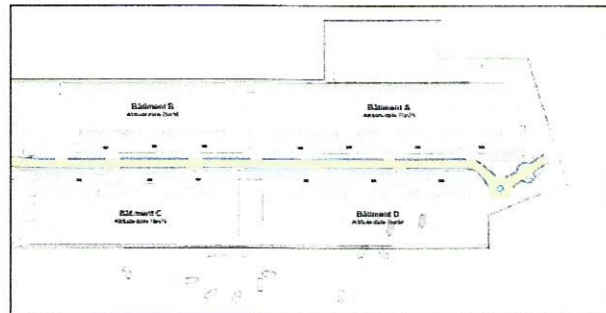


Figure 6 - Piste principale - Est

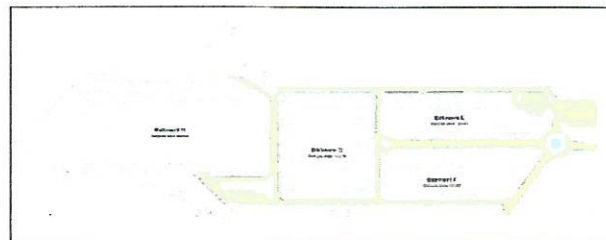
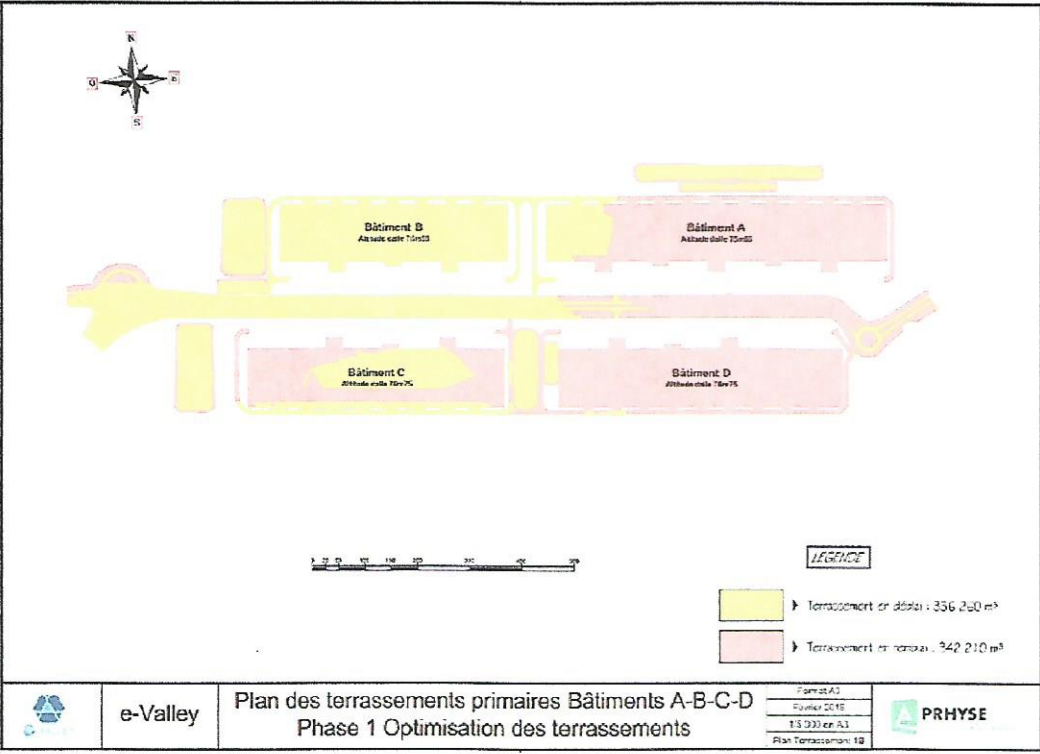
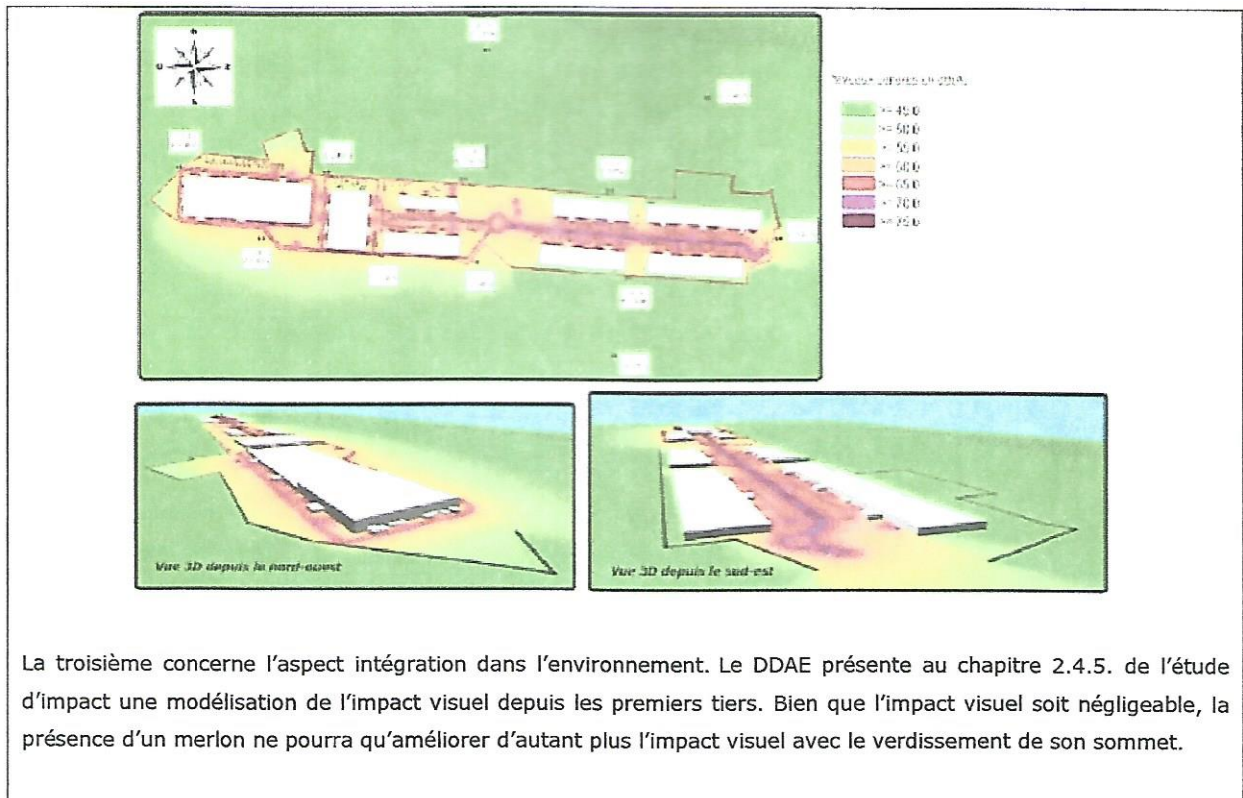


Figure 7 - Piste principale - Ouest

N°6	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	<p>Le projet sera tout routier car :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Les échéances du canal Seine-Nord ne sont pas les mêmes que le projet E-VALLEY.➤ Positionnement de la ZA sur Marquion.➤ La voie ferrée Cambrai-Arras devant traverser le projet n'est pas reprise sur les documents d'urbanisme, qui en est le maître d'ouvrage ?
Réponse du porteur de projet :	
<p>Le projet présenté dans le DDAE mentionne un possible raccordement à des modes de transports autres que le mode routier. Le potentiel est en effet fort avec le projet de canal Seine Nord Europe et les projets de voies ferrées.</p> <p>S'agissant de potentiels raccordements, les études réalisées dans le cadre du DDAE se sont basées sur des hypothèses conservatrices, à savoir 100% de déplacement par mode routier. Ainsi, l'absence de raccordement ne peut entraîner d'impact plus important sur le trafic, les émissions atmosphériques, le bruit, etc. que ceux présentés dans le DDAE.</p> <p>Ainsi, la réalisation de ces différents projets, qui ne dépendent pas du porteur de projet E-Valley Service 2, ne pourront que diminuer les impacts attendus.</p>	

N°7	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	Le transfert modal ne tient pas.
Réponse du porteur de projet :	
Cf. point n°6.	

N°8	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	La forme et la hauteur des merlons ont-ils été modélisés et suivant quels scénarios ?
Réponse du porteur de projet :	
<p>Concernant la forme et la hauteur des merlons, ces derniers ont été modélisés suivant différentes thématiques.</p> <p>La première concerne l'aspect volumétrique. Le DDAE présente, au chapitre 16.2.2. de l'étude d'impact une étude d'incidence réalisée dans le cadre de la constitution d'un dossier Voirie et Réseaux Divers (VRD). Cette étude, menée sur la phase 1 a consisté à modéliser les mouvements de terres liés au terrassement afin de tendre vers un équilibre déblais remblais.</p> <p>Cette étude a permis de prendre en compte la réalisation d'un merlon mais constitue une première approche réalisée en phase « étude de projet ».</p> <p>La cartographie en phase 1 des déblais remblais attendus est reprise ci-après.</p> <p>Durant la phase de réalisation, cette étude sera affinée.</p>	
	
<p>La seconde concerne l'aspect acoustique. Comme le montre le résultat de la modélisation réalisée dans le cadre du DDAE, le merlon a été pris en compte de façon à étudier l'atténuation acoustique lié à son implantation (liseré rouge entourant les limites du site). La modélisation acoustique met ainsi en évidence l'absence de nuisances liées à l'activité de la plateforme logistique, de jour mais également de nuit, en prenant en compte des hypothèses conservatrices (100% de transport par voie routière).</p>	



N°9	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	Le contrôle d'accès à la zone est prévu avec barrière et donc attente qui génère des difficultés de circulation sur le RD 643.
Réponse du porteur de projet :	
<p>Le DDAE précise, au travers du chapitre 9.3.2. de l'étude d'impact que l'accès au site se fera par système de contrôle par lecture des plaques d'immatriculation. Ainsi, les plaques des véhicules entrants seront enregistrées dans une base de donnée, permettant, par système de détection automatique, d'autoriser l'accès aux véhicules.</p> <p>Ainsi, ce système permettra de fluidifier le trafic aux entrées principales.</p>	

N°10	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	Quel impact sur la traversée d'Aubencheur, Aubigny et Bugnicourt ?
Réponse du porteur de projet :	
<p>Le trafic sur la D643 est estimé à 5% du trafic global.</p> <p>Le trafic du projet en phase 1 étant estimé à 2 473 VL/j et 987 PL/j, cela représente une augmentation sur cet axe de 123 VL et 49 PL. Ce trafic peut être considéré comme non significatif au regard du trafic actuellement comptabilisé sur cet axe d'après les dernière données disponibles sur le site de la DREAL Hauts de France, datant de 2014 pour cet axe. En effet, le trafic sur la D642, tout véhicule confondu, présente une moyenne journalière annuelle de 14 251 véhicules par jour.</p>	

N°11	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	L'impact du bruit et des rejets atmosphériques supplémentaires sur les populations. Non prise en compte des effets cumulés : trafic sur RD 643, contournement de Cambrai, de l'A2, de la RD 939.
Réponse du porteur de projet :	
<p>Une quantification des rejets atmosphériques circulant sur le site a été réalisée au chapitre 5.2.2. de l'étude d'impact. L'étude du risque sanitaire présentée dans le DDAE retient une seule source, non écartée au regard de ses caractéristiques et des moyens de traitement mis en œuvre. Il s'agit des rejets atmosphériques liés au trafic PL et VL.</p> <p>L'étude permet de mettre en évidence que parmi les polluants attendus et sur la base des relevés des stations ATMO, seule la concentration en PM_{2,5} est dépassée. La quantification des flux permet de conclure que le flux lié aux PM_{2,5} est le plus faible.</p> <p>Ainsi, compte tenu d'une situation atmosphérique non dégradée pour l'ensemble des polluants, hors les PM_{2,5} dont les rejets du projet seront faibles, l'étude permet d'écarter l'impact du projet sur les tiers en terme d'impact sanitaire.</p> <p>Enfin, l'article R122-5 du Code de l'environnement rappelle que le contenu de l'étude d'impact se doit d'être « proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ».</p> <p>Considérant ces différents points, le porteur de projet a mené les études nécessaires pour que l'étude soit proportionnée, conclusive et complète.</p>	

N°12	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	Non prise en compte de la campagne betteravière.
Réponse du porteur de projet :	
<p>Concernant ce point, la société Tereos met en avant, au travers de son site internet (https://tereos.com/nos-actualites/demarrage-de-la-campagne-betteraviere-0), un effort sur la gestion des transport :</p> <p><i>« Un engagement fort pour la sécurité des transports Tereos poursuit les nombreuses actions engagées avec ses transporteurs, les collectivités, les services de l'état et les riverains pour améliorer en permanence les conditions de sécurité des transports de betteraves pendant la campagne. Cela se traduit notamment par l'organisation de réunions de sensibilisation à la sécurité, le déploiement d'agents de prévention spécifiquement formés sur l'ensemble du territoire des sites, des audits ou contrôles inopinés afin de s'assurer du respect des engagements contractuels et réglementaires des transporteurs. Des actions spécifiques seront également déployées durant cette campagne pour améliorer les accès aux silos. Enfin, Tereos a également mis en oeuvre cette année un nouvel outil de pilotage installé sur les camions pour les sites de Bucy-le-Long, Chevrières, Connantre et Boiry qui agit comme un système de géolocalisation sur l'ensemble des grues de chargement et sur la flotte de transport. Cet outil permettra d'assurer de fluidifier le trafic et d'optimiser les flux logistiques en contrôlant les itinéraires des camions. »</i></p> <p>De plus, les estimations de trafic mettent en évidence que les véhicules chercheront à rejoindre les autoroutes au plus vite, et emprunteront de façon marginale les routes départementales et nationales.</p> <p>Hypothèse de répartition du trafic routier de l'E-Valley - 2 points d'accès</p> <p>Etude de trafic E-Valley sur l'ancien site de la BA103</p>	

N°13	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	Impact du projet sur les commerces de Cambrai, Douai, Arras.
Réponse du porteur de projet :	
<p>Le projet ne mettra pas en péril les commerces des villes de Cambrai, Douai ou Arras. La plateforme logistique n'est pas amenée à implanter de point de vente sur son site.</p> <p>Seul un impact positif pourrait être à attendre en cas de stockage de marchandises destinées au commerce local.</p>	

N°14	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	Le projet E-VALLEY2 ne serait'il pas celui de trop (Dourges, Amazone, Rouvignies ?
Réponse du porteur de projet :	
<p>E-Valley répond à la demande croissante de la logistique eu égard le développement important que connaît le e-commerce en ce moment.</p> <p>Par ailleurs, le projet E-Valley crée 1500 emplois directs et le double en indirect (sous-traitance diverses) qui répond également à l'enjeu majeur de la Région Haut de France que de compenser la perte économique que subit le territoire Cambrésien suite notamment aux départ des militaires de la BA 103.</p> <p>Le projet eValley est également un projet d'innovation stratégique : pour la première fois en Europe, la création d'un véritable écosystème entièrement dédié au e-commerce et au commerce hybride, fait d'E-Valley le pionnier dans ce domaine. Le « tout sur place » : des sous-traitants, du conditionnement, du transport, des ateliers de réparation, du carburant, un hôtel, des restaurants, des bureaux partagés ou réservés, un auditorium, des studios photos, etc. Tout est fait pour garantir aux acteurs présents sur le site, de bénéficier du plus performant des parcs e-logistiques nouvelle génération entièrement connectée, créant ainsi le principal smart hub européen !</p>	

N°15	Courrier de Monsieur Alain Lebek, 551 Route d'Arras 59554 Raillencourt Sainte Olle
Observation :	Pourquoi un seul siège d'enquête publique ?
Réponse du porteur de projet :	
<p>L'organisation de l'enquête publique relève des services de l'Etat (arrêté préfectoral du 13 septembre 2018) et le porteur de projet ne peut apporter d'éléments sur ce sujet.</p> <p>Il peut toutefois être relevé qu'au-delà du siège de l'enquête publique en mairie d'Epinoy (commune dont le territoire est le plus concerné), le dossier a été tenu à disposition du public sur support papier dans les mairies de Sauchy-Lestree, Haynecourt et Sancourt. Il était également disponible à la préfecture du Pas-de-Calais. Un dossier au format numérique a également été disposé dans les mairies d'Abancourt, Blecourt, Fressies, Marquion, Oisy-le-Verger, Raillencourt-Sainte-Olle, Sailly-les-Cambrai et Sauchy-Cauchy. Enfin, le dossier était accessible en ligne sur un site internet dédié mis en ligne par le porteur de projet et les observations pouvaient être formulées sur le site de la préfecture du Pas-de-Calais.</p>	