



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'entrepôt logistique de Simastock
sur la commune de Hordain (59)**

n°MRAe 2020-4329

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 15 avril 2020 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'entrepôt logistique de Simastock sur la commune de Hordain, dans le département du Nord.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Denise Lecocq, Valérie Morel, M. Philippe Gratadour. Était également présent M. Pierre Noualhaguet.

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 le 3 février 2020 pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.

L'ordonnance n° 2020-336 du 25 mars 2020, relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période, suspend le délai d'instruction de ce dossier depuis le 12 mars 2020 jusqu'à un mois après la fin de la période d'urgence sanitaire.

En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 21 février 2020 :

- le préfet du département du Nord ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

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.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. 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.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

Le projet porté par la société Simastock consiste à construire un entrepôt logistique sur la commune de Hordain, dans le département du Nord, au sein de la zone d'aménagement concerté de « Hordain-Hainaut », en bordure de l'autoroute A2.

Il s'implantera sur un terrain d'une superficie d'environ 26 hectares, constitué de terres cultivées. Le projet imperméabilisera environ 18,5 hectares, générant d'une manière générale une disparition des services écosystémiques rendus par les sols ainsi qu'une perte de stockage de carbone aujourd'hui assuré par la végétation. L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols et des mesures de réduction et de compensation des impacts du projet, notamment sur la capacité des sols à stocker le carbone.

Le projet générera un trafic de poids lourds et de véhicules légers important, avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. L'étude d'impact doit être complétée de mesures permettant de réduire ces émissions, y compris en intégrant une réflexion sur des modes de transport alternatifs à la route.

Concernant les risques technologiques liés à l'entrepôt, leur analyse nécessite d'être complétée en intégrant les risques cumulés en lien avec les installations voisines et, notamment, avec l'entreprise voisine Hamza Artifices, classée Seveso seuil bas et qui stocke des artifices. De plus, il conviendrait d'analyser de manière plus approfondie le risque d'incendie lié au stockage de pneumatiques dans la cellule A et d'aérosols dans un auvent extérieur compte-tenu de la ligne haute tension située au-dessus.

L'ensemble des 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.

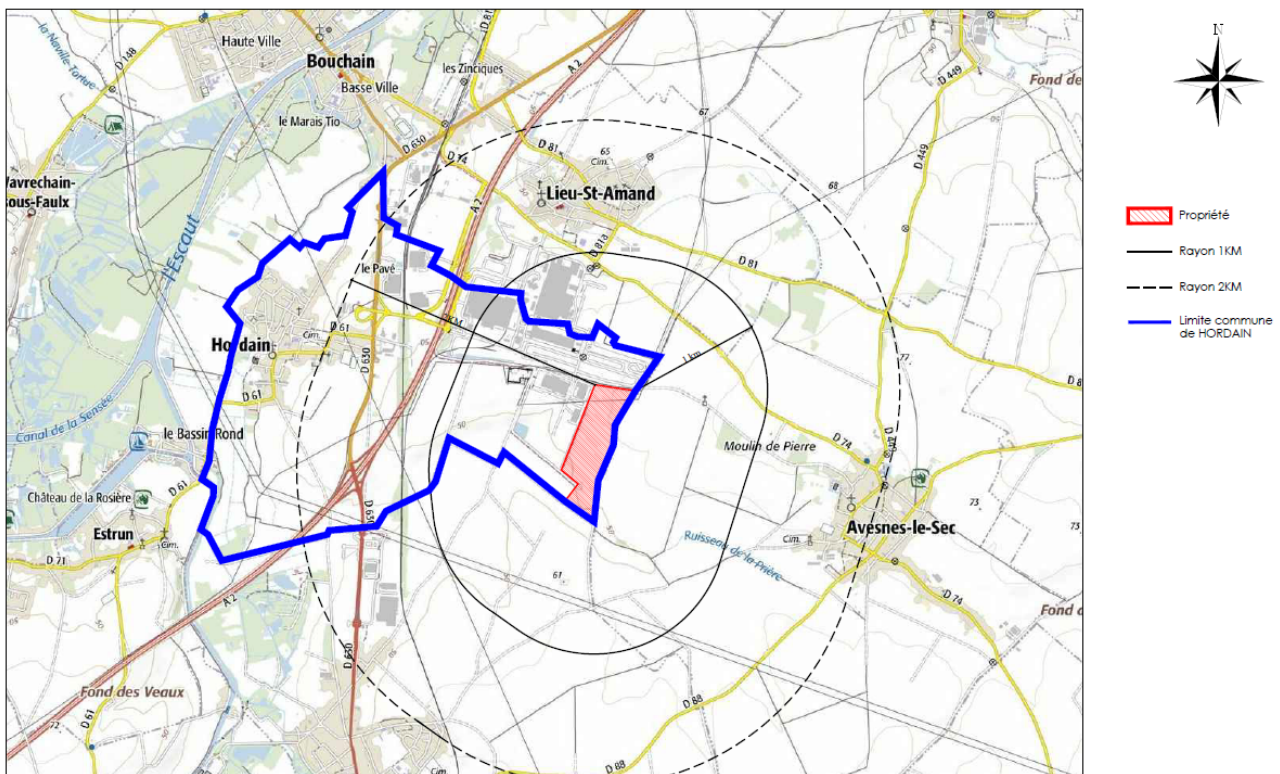
Avis détaillé

1. Le projet d'entrepôt logistique de la société Simastock sur la commune de Hordain

La société Simastock a déposé un permis de construire pour la construction d'un entrepôt logistique sur la commune de Hordain, dans le département du Nord.

Le projet s'implantera dans la zone d'aménagement concerté « Hordain-Hainaut » à Hordain, en bordure de l'autoroute A2 (axe Paris-Bruxelles).

*Plan de situation du site d'implantation du projet
(source : pièce jointe n°1-plan de situation)*



Il s'implantera sur un terrain d'une superficie d'environ 26 hectares de terres agricoles.

Site d'implantation du projet (source : géoportail)



Plan des installations (source : étude d'impact page 14)

Le projet d'entrepôt logistique comprend (étude d'impact page 13) :

- un bâtiment d'environ 9,76 hectares, composé de 8 cellules de stockage de 11 507 m² chacune identifiées de A à H du sud au nord, de locaux sociaux et techniques et de bureaux ;
- d'un auvent extérieur couvert de 6 000 m² ;
- des voiries et stationnement (7,92 hectares) et cheminements (2 312m²) ;
- 7,82 hectares de surfaces non imperméabilisées (espaces verts et bassin de récupération des eaux d'extinction d'incendie).

Par ailleurs, le projet prévoit l'installation de 20 000 panneaux photovoltaïques en toiture, sans que le niveau d'engagement et la consistance du projet ne soient clairement décrits.



Plan des installations (source : Résumé non technique page 7)

Le bâtiment est prévu pour être utilisé en tant qu'entrepôt de stockage pour les produits de la marque commerciale «GIFI» majoritairement. Les produits stockés seront des produits combustibles, des matières plastiques, des produits alimentaires, des produits de droguerie, parfumerie, hygiène, du charbon de bois et des produits dangereux en quantité limitée et systématiquement en quantité inférieure au seuil de déclaration des installations classées pour la protection de l'environnement. Le porteur de projet mentionne le stockage éventuel des pneumatiques dans la cellule A.

Les cellules de stockage sont susceptibles d'être louées.

L'entrepôt fera l'objet d'une autorisation environnementale au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement pour les rubriques 1510-1, 1530-1, 1532-1, 2662-1, 2663-2a.

2. Analyse de l'autorité environnementale

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

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, aux risques technologiques, au climat et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

2.1 Résumé non technique

Le résumé non technique fait l'objet d'un fascicule séparé (pièce n°7). Il présente le projet, une description synthétique de l'état initial de l'environnement, une analyse des impacts et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts et est illustré. Cependant, il mériterait d'être complété d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet.

2.2 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus

L'articulation avec le plan local d'urbanisme de la commune de Hordain est analysée page 196 de l'étude d'impact. Le projet est situé en zone d'urbanisation future destinée à accueillir des activités économiques et industrielles (zone 1AUe) qui permet l'activité logistique.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée page 183 de l'étude d'impact. Les projets ayant fait l'objet d'une étude d'impact et ceux ayant donné lieu à un avis de l'autorité environnementale sont recensés. L'étude d'impact affirme qu'en raison de la nature des activités de ces autres projets et de la maîtrise des rejets par l'entrepôt logistique, il n'est pas attendu d'effets cumulés.

Cependant, les possibles cumuls d'impact du projet avec l'ensemble des installations classées voisines, recensées dans le tableau page 90 de l'étude d'impact, ne sont pas analysés, notamment concernant les risques technologiques, l'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (cf paragraphe II.4.2 et 3).

L'autorité environnementale recommande d'analyser les effets cumulés du projet avec les installations voisines, notamment en ce qui concerne les risques technologiques et les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

2.3 Scénarios et justification des choix retenus

Les raisons du choix du projet et les solutions de substitutions envisagées sont présentées page 191 de l'étude d'impact.

Le choix du site d'implantation est justifié par des critères d'exploitation, d'aménagement et de desserte, à savoir :

- le foncier disponible important ;
- la proximité de l'entrepôt logistique Simastock de Sin-le-Noble, l'entrepôt projeté étant un entrepôt de stockage des débords de stock de Sin-le-Noble ;
- la future implantation de l'agence de transport Bils Deroo ;
- la proximité d'axes de circulation desservant le réseau autoroutier national et international ;
- la volonté de la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut d'accueillir des activités industrielles dans la zone d'aménagement concerté et ainsi de poursuivre la création

d'emplois.

Aucun scénario alternatif sur la conception du projet lui-même, permettant de réduire son emprise foncière et l'imperméabilisation des sols, et de rechercher une alternative au mode de transport routier afin de réduire l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre n'a été étudié.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions alternatives au projet retenu en termes de surface occupée et imperméabilisée, et de recours à des modes de transport autres que routier, afin de minimiser les impacts sur l'environnement.

2.4 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

2.4.1 Consommation d'espace

Le projet s'implantera dans une zone d'aménagement concerté sur un terrain d'environ 26 hectares d'espaces agricoles. Les surfaces imperméabilisées (bâtiments, voiries, cheminements) représentent 18,5 hectares et les surfaces non imperméabilisées (espaces verts et bassin) 7,82 hectares.

L'artificialisation des sols envisagée, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec, notamment, un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols et une diminution de leurs capacités de stockage du carbone, une modification des écoulements d'eau, et d'une manière générale une disparition des services écosystémiques¹.

Ces impacts ne sont pas étudiés et, à fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation et le stationnement, la conception et la mutualisation des parkings ou leur possible végétalisation ne sont pas envisagées.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier les impacts de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation sur les services écosystémiques qu'ils rendent, et notamment sur le stockage de carbone, et l'écoulement des eaux ;*
- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *d'étudier des mesures de réduction et de compensation des impacts du projet, par exemple des mesures de réduction ou de compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation, telles que la création de boisements ou la conception des parkings.*

2.4.2 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les habitations les plus proches sont situées à plus de 1,5 km au nord du site (étude d'impact page

¹ Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement)

85). Plusieurs installations classées sont voisines du projet (tableau page 90 de l'étude d'impact). L'entreprise Hamza Artifices, installation classée Seveso seuil bas, est située dans le prolongement du futur entrepôt.

Une ligne haute tension est présente au-dessus de l'auvent extérieur abritant des stockages d'aérosols.

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

Les cellules de stockage sont susceptibles d'être louées. Le dossier décrit peu comment sont communiquées les règles et les consignes importantes pour la prévention et la protection contre les risques de toute nature des installations. En particulier, lorsque le stockage n'est plus dédié à des produits combustibles seuls et comprend aussi des pneumatiques. La présence de plusieurs stockeurs devrait être abordée et décrite dans le dossier ainsi que les liens qui les unissent au responsable de l'exploitation des installations classées. Un complément au dossier devrait être apporté.

Dispositions constructives et compartimentage

L'entrepôt de 97 600 m² est compartimenté en 8 cellules de stockage de 11 507 m² chacune, de locaux sociaux et techniques et de bureaux.

Ce compartimentage a pour objet de prévenir la propagation d'un incendie d'une cellule de stockage à l'autre. Les façades ouest et est sur la longueur du bâtiment sont prévues en bardage double peau de résistance au feu REI 15² tel qu'indiqué en page 23 de la notice descriptive (pièce jointe n° 46) et en page 120 de l'étude des dangers. Pour compenser l'insuffisance de résistance au feu des façades ouest et est pendant 60 mn (REI 15 < REI 60) et éviter la propagation de l'incendie d'une cellule à l'autre, les parois séparatives des cellules prévues REI 120 devraient être prolongées latéralement aux murs extérieurs sur une largeur de 0,50 mètre de part et d'autre ou de 0,50 mètre en saillie de la façade dans la continuité de la paroi ce qui ne semble pas être le cas tel qu'indiqué en page 120 de l'étude des dangers. Seules trois parois séparatives sur les sept prévues sont prolongées latéralement aux murs extérieurs. Le porteur du projet aurait à justifier ce choix qui est de nature à réduire les mesures de prévention et de protection contre le risque incendie.

L'autorité environnementale recommande que le choix technique du type de paroi séparative entre deux cellules soit justifié au regard des mesures de prévention et de protection contre le risque incendie.

Le porteur de projet prévoit de stocker des aérosols dans un auvent extérieur grillagé.

L'étude de dangers synthétise les dangers et risques identifiés sur le site. Les risques sont présentés dans un tableau pages 93-107. Ils concernent notamment :

- l'incendie de produits combustibles stockés dans une cellule ;
- un départ de feu sous l'auvent, situé sous la ligne haute tension, avec des effets thermiques

2 REI 15 : résistance au feu 15 mn (résistance mécanique, étanchéité aux flammes, isolation thermique). La résistance au feu, c'est le temps pendant lequel les éléments jouent le rôle qui leur est dévolu malgré l'action d'un incendie.

et des effets toxiques liés aux fumées qui se dégagent.

Trois évènements sont étudiés : l'incendie d'une cellule de stockage, sa propagation aux cellules adjacentes et l'incendie de l'auvent de stockage.

Concernant l'analyse des flux thermiques engendrés, celle-ci repose sur une modélisation selon une approche majorante du risque :

- pour un incendie d'une cellule de stockage en rack (stockage permettant de stocker le plus grand nombre de palettes) ;
- pour la propagation d'un incendie aux cellules adjacentes en racks, il a été considéré un stockage en rack de palettes de type 2662³ ;
- pour un incendie de l'auvent de stockage en masse : il a été considéré le stockage en rack de palettes de type 2662.

Il ressort des modélisations qu'aucun effet thermique ne sortirait des limites de propriété. Cependant, l'exploitant indique la possibilité de stocker uniquement des pneumatiques dans la cellule de stockage A (étude de dangers page 19). Dans ce cas particulier, les effets thermiques attendus n'ont pas fait l'objet d'une modélisation spécifique alors qu'elle serait nécessaire compte-tenu des dangers liés à ce type de produit.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une modélisation spécifique pour le stockage de pneumatiques dans la cellule de stockage A et de démontrer que les effets thermiques issus de ce stockage ne sortiront pas des limites de la propriété.

Concernant la présence de la ligne haute tension au-dessus de l'auvent extérieur, l'étude de dangers (page 96) précise que la zone de stockage externe est située à 20 mètres des façades des cellules pour limiter le risque d'effet domino et que la hauteur de l'auvent est limitée à 3 mètres de stockage, la ligne à haute tension étant à 9 mètres au-dessus du sol.

Cependant, le stockage d'aérosols prévu sous cet auvent apparaît contraire aux usages habituels et aux recommandations du guide Omega 4 de l'institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS)⁴ qui préconise un stockage des aérosols en cellule dans une zone grillagée, non à l'extérieur. De plus, les potentiels effets d'un incendie au niveau du stockage des aérosols et l'analyse des effets dominos de cet incendie sur la ligne haute tension n'ont pas été étudiés, ni les dispositions prises pour limiter ces effets.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers :

- d'une analyse des risques liés au stockage d'aérosols sous un auvent extérieur ;
- d'une analyse des effets dominos d'un incendie sur la ligne haute tension située au-dessus de l'auvent extérieur.

³ Rubrique 2662 : stockage de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques)

⁴ Méthodes pour l'évaluation et la prévention des risques accidentels : Modélisation d'un incendie affectant un stockage de générateurs d'aérosols

Les effets toxiques et la perte de visibilité liés aux fumées d'incendie sont analysés pages 138 et suivantes de l'étude de dangers.

Sur la base de l'hypothèse étudiée, au vu des résultats de la modélisation (cf. annexe 6 de la pièce jointe n°49 : rapport de dispersion des fumées toxiques), quelles que soient les conditions météorologiques :

- les effets létaux liés à la dispersion des fumées d'incendie ne sont pas atteints à hauteur d'homme (1,80 mètre) et sont limités à 10 mètres de hauteur ;
- les effets toxiques irréversibles sont atteints sur une distance de 97 mètres autour de la cellule en feu à hauteur d'homme, sur une distance de 126 mètres à 10 mètres de hauteur.
- entre 6 et 30 mètres de hauteur, les distances maximales atteintes pour les effets létaux et les effets toxiques irréversibles sont atteints respectivement sur une distance de 60 et 185 mètres autour de la cellule en feu.

Cette modélisation montre que des effets irréversibles sont atteints à hauteur d'homme à 97 mètres. S'agissant d'un accident majeur, un calcul de gravité pour ce phénomène doit être réalisé. La modélisation fait également état d'effets létaux à 60 mètres pour des hauteurs comprises entre 6 et 30 mètres. Aucune analyse des tiers potentiellement impactés n'est réalisée.

Le dossier ne comporte que très peu d'éléments sur la description de l'installation de panneaux photovoltaïques. Aucun plan ne présente clairement le projet envisagé. Les risques associés aux panneaux photovoltaïques sont insuffisamment étudiés et les précautions à prendre en cas d'intervention pour les services de secours n'ont pas été abordés. Or, les panneaux photovoltaïques ont la particularité de produire du courant continu en permanence sans qu'il ne soit possible de couper cette production. Cela génère un risque pour les pompiers qui doit être pris en compte dans le dossier et des distances minimales d'intervention doivent être proposées par l'exploitant, ce qui n'a pas été fait. Enfin, la modélisation de la toxicité des fumées ne prend pas en compte les polluants potentiellement présents dans les panneaux photovoltaïques et aucune analyse de l'impact des retombées des fumées dans l'environnement n'est présentée dans le dossier.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers :

- *d'un calcul de gravité des effets toxiques irréversibles atteints à hauteur d'homme à 97 mètres et d'une évaluation des impacts sur la population ;*
- *d'une modélisation de la toxicité des fumées pour prendre en compte les polluants potentiellement présents dans les panneaux photovoltaïques avec une analyse de l'impact des retombées des fumées dans l'environnement.*

Concernant la perte de visibilité (étude de dangers page 139), les fumées n'auraient pas d'impact notable sur la visibilité au-delà de 200 mètres de l'entrepôt. La voie de circulation la plus importante est une route départementale située à 500 mètres.

Cependant, les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées d'un éventuel incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, ne sont pas étudiés.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers d'une étude de l'effet du

lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé.

Concernant les risques extérieurs, les installations classées pour la protection de l'environnement avoisinantes, bien qu'identifiées dans l'étude d'impact (page 90), ne sont pas reprises et mentionnées dans l'étude de dangers (en pages 89 à 91), ni les installations autres que classées. Une analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés est présentée en page 183 de l'étude d'impact. L'articulation entre l'étude d'impact et l'étude de dangers n'est pas claire et cohérente.

Le dossier semble commettre une erreur d'appréciation de la distance d'éloignement du projet avec l'entreprise voisine Hamza Artifices qui pourrait être très significativement inférieure à 500 m telle qu'indiquée dans l'étude d'impact (distance plutôt de l'ordre de 100 m).

Il aurait été pertinent de démontrer que les dangers associés à ces installations avoisinantes sont négligeables. Il conviendrait a minima de mener une analyse précise sur l'entreprise voisine Hamza Artifices, classée Seveso seuil bas et qui stocke des artifices.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des risques engendrés par les installations voisines du secteur de projet d'une analyse de la situation du projet au regard des zones d'enjeux des installations classées, notamment de l'entreprise voisine Hamza Artifices, classée Seveso seuil bas et qui stocke des artifices.

2.4.3 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas de Calais.

Le site du projet est desservi par la route départementale 630 et l'autoroute A2 qui est particulièrement chargée.

La ligne TER Lille-Valenciennes-Cambrai passe à proximité de la zone d'aménagement concertée et la gare la plus proche est celle de Bouchain située à environ 3 km au nord-ouest du site. Le canal de l'Escaut passe sur la commune voisine de Wavrechain-sous-Faulx.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'énergie, de la qualité de l'air et du climat

Mobilité

Les impacts sur le trafic routier engendré par l'entrepôt logistique sont étudiés à partir de la page 165 de l'étude d'impact. Une étude de trafic (pièce A7 de l'annexe 4) a été menée en octobre 2019.

L'entrepôt fonctionnera du lundi au vendredi, de 5 heures à 21 heures. L'étude estime le nombre de véhicules transitant en moyenne par jour sur l'installation à 150 poids-lourds et 175 véhicules légers

pour le personnel et les visiteurs.

L'étude prend en compte le futur trafic de PSA, présent au nord du projet, les éventuelles évolutions de la zone d'aménagement concerté (arrivée de nouvelles activités sur le secteur) et le trafic provenant du parc Jean Monet, zone à l'ouest de l'autoroute A2.

Il est estimé des augmentations de trafic modérées de +36 à +100 % par rapport à la situation actuelle sur les carrefours aux heures de pointe (page 22 de l'étude trafic). L'étude conclut que « le flux généré par le projet a un impact très limité sur les voies de circulation ».

L'étude de trafic, page 24, indique que les volumes journaliers estimés évoluent « dans des proportions acceptables puisque ne dépassant pas les 9 200 véhicules/jour sur la RD630 ». Elle indique (page 10) qu'aucun dysfonctionnement n'est relevé sur le périmètre d'étude, qu'il y a des réserves de capacités au niveau des giratoires mais que le trafic est ralenti au niveau des échangeurs autoroutiers.

Il n'est pas fait mention de la présence de voies dédiées aux déplacements actifs ni de la desserte du site par les transports en commun. Aucune réflexion sur le développement des modes de transport alternatifs au transport routier afin de réduire le trafic routier engendré n'est engagée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact :

- *d'une analyse de la desserte du site par les transports en commun et les voies dédiées aux déplacements actifs ;*
- *d'une réflexion sur le développement des modes alternatifs au transport routier, que ce soit pour les véhicules légers ou les poids-lourds et, notamment pour ces derniers, d'étudier des solutions favorisant l'utilisation du transport de marchandises par voies fluviale et ferroviaire présentes à proximité du site.*

Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact présente, page 48, les données :

- du bilan 2018 de la qualité de l'air réalisé sur le territoire de la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut ;
- de la station de mesure ATMO⁵ Hauts-de-France de Denain, située à environ 12 km de Hordain. Cette station est de type péri-urbain (implantation à la périphérie des grandes villes), dans un contexte environnemental et géographique similaire à celui du territoire de Hordain.

Les incidences du projet sur la qualité de l'air sont analysées page 108 (en phase chantier) et 132 (en phase exploitation). Les incidences du projet sur le climat sont traitées page 179.

L'étude d'impact indique que les sources de pollution engendrées par l'installation seront principalement constituées des gaz de combustion liés, notamment :

- au système de chaufferie (gaz naturel) et à l'installation de Sprinklers⁶ ;

⁵ ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

⁶ Sprinkler : installation fixe d'extinction automatique à eau

- au trafic routier généré par l'activité, poids-lourds pour la livraison et l'expédition des produits stockés, et véhicules légers du personnel et des visiteurs.

Les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet sont estimées à 1 561 tonnes équivalent CO₂⁷ par an (page 134). L'étude conclut que « l'impact des émissions liées au trafic de véhicules est considéré comme modéré et n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air ». Elle mélange les effets sur le climat provoqués par les gaz à effet de serre et les effets sur la qualité de l'air provoqués par les émissions de polluants atmosphériques, qui ne sont pas quantifiées.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'estimer les émissions de polluants atmosphériques, et particulièrement l'oxyde d'azote (NOx) et particules fines PM 2,5 et PM 10⁸, et d'améliorer celles des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet ;*
- *définir les mesures permettant d'aboutir à un impact négligeable du projet, dans un objectif national et régional de diminution de ces émissions.*

L'étude d'impact précise que des effets cumulés avec l'un des 12 projets recensés à proximité pourront être attendus en termes de qualité de l'air. Cependant, ces effets ne sont pas clairement évalués. Il convient d'estimer le cumul des émissions de polluants atmosphériques engendrés par le cumul des projets.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact cumulé avec les projets situés à proximité du site sur les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Concernant les mesures de réduction des émissions atmosphériques, l'étude d'impact prévoit, page 135, un nombre de places de stationnement des poids-lourds en nombre suffisant pour permettre un arrêt des moteurs sans contrainte et une vitesse limitée à 20 km/h sur le site.

Cependant, aucune réflexion n'est menée afin de réduire le trafic routier engendré par les véhicules légers, notamment les déplacements des employés. Il conviendrait de proposer des mesures permettant aux employés d'utiliser des modes de transport respectueux de l'environnement (plan de déplacement entreprise ou interentreprises, encouragement à l'utilisation de transports en commun, mise en place d'un service d'autopartage, incitation au covoiturage, encouragement aux modes de transport actifs...).

L'autorité environnementale recommande de mener une réflexion afin de réduire le trafic routier engendré par les véhicules légers, notamment lié aux déplacements des employés, et de proposer des mesures de réduction du trafic induit.

Énergie

L'étude d'impact (page 182) indique que « le projet envisage l'implantation de panneaux photovoltaïques sur la toiture de l'entrepôt logistique ».

⁷ Une tonne équivalent CO₂ représente un ensemble de gaz à effet de serre ayant le même effet sur le climat qu'une tonne de dioxyde de carbone

⁸ PM_{2,5} et 10 : les particules dans l'air dont le diamètre est inférieur respectivement de 2,5 et 10 micromètres

Le dossier présente peu d'éléments sur cette installation de panneaux photovoltaïques. Aucun plan ne présente clairement le projet envisagé.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec le descriptif de l'équipement en panneaux photovoltaïques prenant en compte la sécurité des installations et un engagement ferme à mettre en place des panneaux photovoltaïques.