



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'entrepôt logistique
sur la commune de Somain (59)
Étude d'impact du 2 juillet 2023**

n°MRAe 2023-6991 et
2023-7103

AVIS n° 2023-6991 et n° 2023-7103 rendu le 11 septembre 2023 par délégation de
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie, pour avis, le 11 juillet 2023 par la DREAL Hauts-de-France, unité départementale du Nord, et par la commune de Somain sur le projet d'entrepôt logistique de Simastock sur la commune de Somain dans le Nord.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 11 juillet 2023 par la DREAL Hauts-de-France, unité départementale du Nord, pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 13 juillet 2023 :

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

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 25/07/2023, Jean-Philippe Torterotot, membre de la MRAe, après consultation des membres, a rendu 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, auxquels il est destiné.

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

Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.

L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.

La société Simastock, projette la construction d'un entrepôt logistique multimodal, au sein de la zone d'extension envisagée de la zone d'aménagement concerté la Renaissance sur la commune de Somain dans le Nord. Le projet s'implante à proximité de la gare de triage de Somain sur environ 29,6 hectares sur un espace constitué d'une culture et d'un espace de friches au nord.

L'étude d'impact a été réalisée par Airelles Environnement.

Les informations sont disséminées dans de nombreux documents sans que l'étude d'impact n'en fasse toujours une synthèse suffisante et claire.

L'entrepôt comprend un bâtiment d'une superficie de 119 045 m², composé de 10 cellules et deux zones de stockage en extérieur.

Le site sera desservi par voie routière avec un trafic journalier prévu important (plus de 1000 mouvements poids lourds ou voitures), mais aussi par un embranchement ferré, avec la réception de deux trains de marchandises complets par jour, ce qui est positif pour l'environnement.

Un bilan des gaz à effet de serre doit être réalisé et le calcul des émissions de polluants atmosphériques repris en prenant en compte les déplacements induits par le projet dans son ensemble.

Le projet entraîne l'artificialisation des sols, source d'impacts sur l'environnement. Il est nécessaire de rechercher des solutions moins consommatrices d'espace, ou à défaut de compenser cette consommation, par exemple par la renaturation de friches.

Des précisions doivent être apportées au diagnostic écologique et à l'étude du caractère humide du secteur de projet. Les travaux réalisés conduiront à la destruction d'habitats présentant un enjeu écologique au regard des espèces faunistiques et floristiques protégées et/ou d'intérêt patrimonial présentes (oiseaux nicheurs, chauves-souris, flore). L'autorité environnementale recommande de poursuivre la recherche des mesures d'évitement.

L'étude de dangers doit également être complétée d'une analyse du risque induit par les effets dominos liés à l'incendie de la zone de stockage 1 atteignant la zone de stockage 2, de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé et d'une modélisation du risque induit par la perte de visibilité générée par les fumées liées à l'incendie d'une cellule sur la gare de triage. Les dispositions mises en place pour gérer ces risques doivent être précisées.

L'accès au site se fera par des rues bordées d'habitations. L'évolution des trafics et du niveau de bruit doivent donc être clairement évalués.

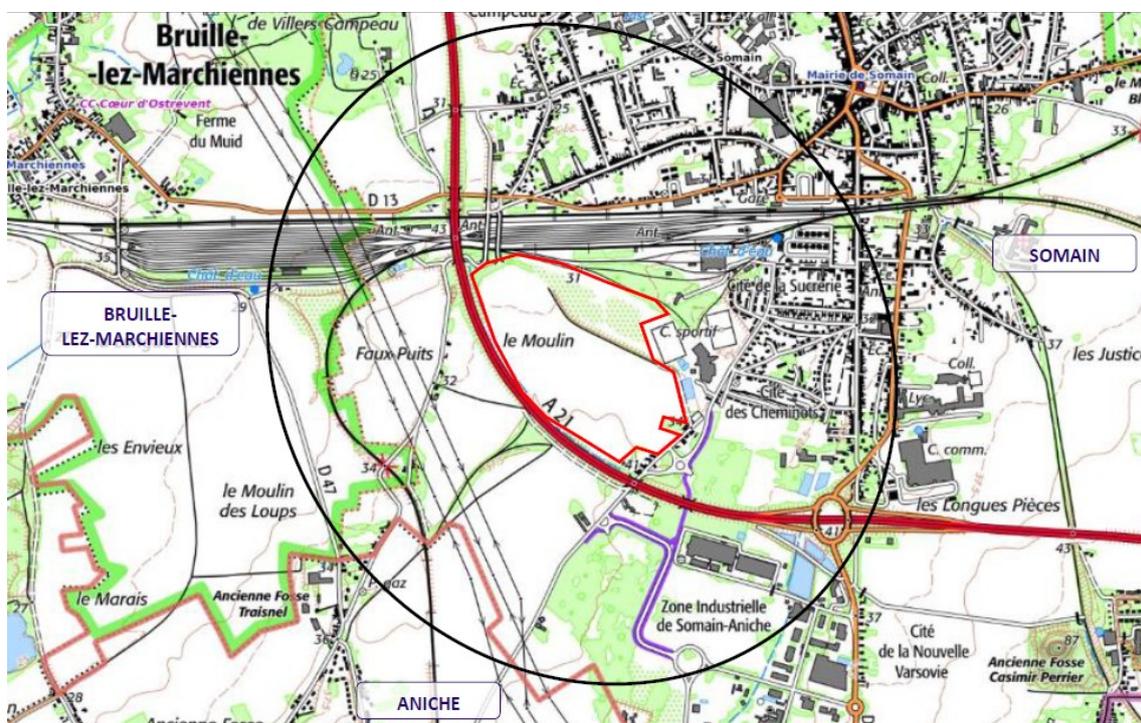
Avis détaillé

I. Le projet d'entrepôt logistique de la société Simastock sur la commune de Somain

La société Simastock, projette la construction d'un entrepôt logistique multimodal, rue André Denimal, au sein de la zone d'extension envisagée de la zone d'aménagement concerté la Renaissance sur la commune de Somain dans le Nord.

Le projet s'implante à proximité de la gare de triage de Somain sur environ 29,6 hectares (ha) constitués d'une culture et d'un espace de friches au nord (zone ferroviaire abandonnée). Le site sera desservi par un embranchement fer comportant deux voies ferrées privées, permettant la réception et l'expédition de marchandises, selon l'étude d'impact page 168.

Plan de situation du projet (source : étude d'impact page 10)



Les activités sur le site sont composées de la réception de marchandises par camion et voie ferrée, du stockage de produits, du reconditionnement, de la préparation de commandes et de l'expédition des marchandises par camion et train.

Cet entrepôt sera dédié au stockage de marchandises combustibles telles que : matières combustibles diverses, papiers, cartons et matières plastiques notamment. Dans une moindre mesure, du charbon de bois, des alcools de bouche d'origine agricole (rhum, whisky...) et quelques produits dangereux pour l'environnement aquatique pourront également être stockés sur le site.

Le projet d'entrepôt logistique comprend (étude d'impact page 57 et notice de présentation non technique page 6) :

- un bâtiment d'une superficie de 119 045 m², composé de 10 cellules de stockage ;
- des bureaux et des locaux techniques¹ ;
- des parkings pour véhicules légers (332 places) et poids lourds (62 places), une piste cyclable et des cheminements piétons ;
- des bassins et noues dédiés à la gestion des eaux pluviales et des écoulements accidentels.

Il comprend également deux zones de stockage en extérieurs.

Plan masse du projet (source : résumé non technique de l'étude d'impact page 4)



L'établissement emploiera 350 personnes. L'activité se déroulera en 3 postes, du lundi au vendredi et ponctuellement les week-ends.

Le projet est soumis à autorisation au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), pour les rubriques 1510-1 et 4801, et au titre de la loi sur l'eau, à la rubrique 2.1.5.0, rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol.

Le projet est soumis à évolution environnementale au titre de la rubrique 39. a) travaux, constructions et opérations d'aménagement créant une emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² dans un espace autre que les zones mentionnées à l'article R.151-18 du code de l'urbanisme lorsqu'un plan local d'urbanisme est applicable (étude d'impact page 2).

¹ Locaux techniques : (transformateurs, TGBT, local sprinklage avec réserve en eau associée, local surpresseur pour la défense contre l'incendie et réserve d'eau associée, 5 locaux de charge, des pompes à chaleur pour le maintien en température du bâtiment)

Le dossier comprend une étude de dangers, une étude d'impact et une étude des risques sanitaires.

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.

L'étude d'impact a été réalisée par Airelles Environnement (étude d'impact page 1).

Sur la forme, certaines informations sont disséminées dans les annexes et ne sont pas nécessairement reprises de manière claire dans l'étude d'impact. C'est par exemple le cas de l'analyse des impacts sur la biodiversité, traitée dans le dossier de dérogation à la protection des espèces au titre de l'article L. 411-2. Cela nuit à la lisibilité du dossier par le public.

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'étude d'impact, pour que son contenu se suffise à lui-même, afin d'améliorer la lisibilité du dossier par le public.

II.1 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

L'analyse de l'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Scarpe aval, le plan de protection et de l'atmosphère du Nord-Pas-de-Calais est traitée respectivement pages 101 et suivantes.

L'analyse du caractère humide du site nécessite d'être complétée (cf II-4-2), ce qui peut nécessiter de reprendre l'analyse de la compatibilité avec le SDAGE.

L'articulation du projet avec le plan de gestion des risques inondation (PGRI) du bassin Artois-Picardie 2022-2027 n'est pas traitée.

L'autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation du projet avec le plan de gestion des risques inondation (PGRI) du bassin Artois-Picardie 2022-2027, et si besoin de reprendre l'analyse de la compatibilité avec le SDAGE, après reprise de l'étude du caractère humide de la zone de projet.

L'analyse des effets cumulés avec les autres projets est traitée pages 192-193 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 sur les 3 dernières années (2020-2022), au 19/01/2023 et sur les communes incluses dans le rayon d'affichage associé au projet (estimé par la MRAe à environ un kilomètre, au vu des cartes présentées).

Un seul projet a été recensé : le projet de régularisation administrative de l'installation classée Hainaut Recyclages, située à 675 m au sud-est du site projeté.

L'analyse conclut que ce projet n'est pas susceptible d'avoir des impacts cumulés avec l'entrepôt projeté, précisant que cette installation est déjà en activité.

II.2 Scénarios et justification des choix retenus

Le choix du site répond à trois critères majeurs (p 201 de l'étude d'impact) : sa superficie de grande taille, sa localisation géographique, à proximité d'une trame routière importante et de la gare de triage de Somain, ainsi que dans un bassin d'emploi bien développé. L'étude d'impact précise que ce site, regroupant l'ensemble de ces critères, a été le seul étudié pour implanter ses installations.

Selon l'étude d'impact, l'implantation du site et de ses installations extérieures a nécessité plusieurs adaptations afin de prendre en compte certains enjeux environnementaux :

- déplacement des locaux techniques à l'opposé des habitations afin de réduire les nuisances sonores et merlon paysager au niveau des habitations les plus proches ;
- réduction de l'emprise de la zone conteneurs ferroviaires, réduction ou déplacement des bassins de gestions des eaux afin de permettre les continuités écologiques entre les zones de pierriers créées et les voies ferrées SNCF, et également éviter d'impacter la flore et les habitats d'espèces protégées recensés sur le site.

Le projet reste cependant impactant sur la consommation d'espace, la biodiversité et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générés par le trafic routier, qui malgré la proximité de la gare reste important (cf II-4-1, II-4-2 et II-4-4-7).

L'autorité environnementale recommande de poursuivre la recherche de solutions permettant d'éviter les impacts sur l'environnement et la santé, et, à défaut, de les réduire et les compenser.

II.3 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé et présente le projet et une analyse, sous forme de tableau, des données de l'état initial de l'environnement, des impacts du projet et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts.

Cependant, il mériterait d'être illustré, notamment d'une cartographie permettant de superposer les enjeux environnementaux au secteur de projet et de vues du projet, et complété de données quantifiées telles que les flux de trafic attendus et leurs itinéraires d'accès. En outre, il conviendra de l'actualiser, après avoir complété l'étude d'impact et réévalué les enjeux.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique pour qu'il permette à sa seule lecture de comprendre le projet, ses impacts et les mesures prises pour les éviter réduire ou compenser; notamment avec des illustrations telles qu'une cartographie permettant de superposer les enjeux environnementaux au secteur de projet, des vues du projet et des données chiffrées, et de l'actualiser, après compléments de l'étude d'impact suite au présent avis.

II.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

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet s'implante sur 296 036 m². Selon l'étude d'impact page 57, le projet induit l'imperméabilisation de 220 891 m² soit près de 76 % de la surface d'implantation du projet.

75 145 m² de surface ne seront pas imperméabilisées (espaces verts, y compris bassins).

L'artificialisation des sols envisagée sur une surface d'environ 22 hectares, 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 écosystémiques².

Les impacts de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation sont insuffisamment traités, notamment les impacts sur le stockage de carbone.

Des mesures de réduction de ces impacts sont proposées, notamment l'usage de deux voies ferrées pour le transport des marchandises, la végétalisation des espaces, l'installation de panneaux photovoltaïques... Elles mériteraient cependant d'être développées. Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation sont à envisager, notamment la réalisation de bâtiments de plus grande hauteur. Si après réduction, des surfaces agricoles ou naturelles importantes persistent en artificialisation, des compensations, par exemple par la renaturation de friches sont à étudier.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier les impacts de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation sur le stockage de carbone ;*
- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *d'étudier des mesures de compensation de l'artificialisation des sols, dont par exemple des mesures de compensation de la consommation d'espace par renaturation de friches.*

II.4.2 Milieux naturels et biodiversité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site Natura 2000 le plus proche, FR3112005, la vallée de la Scarpe et de l'Escaut, est situé à 2,3 km au nord du site. On note la présence dans un rayon de 5 km de huit zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), quatre ZNIEFF de type I et une de type II. La ZNIEFF de type I la plus proche est la ZNIEFF n°310014029, le terril d'Auberchicourt, situé à 1,5 km à l'ouest de l'emprise du projet.

À noter, la présence d'un corridor écologique de type « terril » en bordure nord du secteur de projet, le long des voies ferrées.

Le terrain d'implantation est constitué d'un espace de friches au nord (zone ferroviaire abandonnée) et d'une culture. Son contour est planté de haies discontinues.

2 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).

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

Une étude faune-flore est jointe en annexe 5. Un dossier de demande de dérogation à la protection des espèces au titre de l'article L. 411-2 est également joint, compte-tenu de la présence de plusieurs espèces végétales et animales protégées dans l'emprise du projet.

Selon l'étude d'impact page 24, des investigations ont été réalisées entre janvier 2018 et janvier 2019 et l'étude faune-flore a été actualisée en 2022, sans que le nombre, la pression et la méthodologie des inventaires et les conditions d'observation des espèces ne soient précisés. Aucune cartographie ne permet de localiser les points d'écoute et les transects de suivi des oiseaux et des chauves-souris. En outre, aucune analyse des données bibliographiques n'est présentée.

Le dossier de dérogation espèces protégées présente la méthodologie des inventaires 2022 pages 48-58. 4 inventaires ont été réalisés en 2022 : un inventaire en mai, deux en juin et un en juillet. Au regard des éléments du dossier page 76, les inventaires concernant les chauves-souris ont été réalisés sur l'année 2018. Ces inventaires de plus de trois ans ne garantissent pas une appréciation correcte des enjeux actuels pour ces espèces.

L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic écologique :

- *d'une analyse bibliographique détaillée ;*
- *de justifier que les inventaires réalisés permettent de caractériser un cycle biologique complet des espèces faunistiques avec une pression suffisante pour caractériser certaines périodes du cycle de vie de ces espèces ;*
- *d'actualiser les inventaires réalisés il y a plus de trois ans pour les espèces concernées ;*
- *d'une cartographie permettant de localiser les points d'écoute et transects de suivi des oiseaux et des chauves-souris ;*
- *de réévaluer, en conséquence, les impacts sur les habitats et les espèces.*

L'identification des corridors biologiques repose sur une analyse de l'atlas cartographique des continuités écologiques du SRADDET et des éléments de connaissance du diagnostic du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Nord-Pas de Calais. Une analyse à l'échelle locale des continuités et écologiques est cartographiée page 39 du dossier de dérogation.

L'étude d'impact indique, page 22, que le projet est longé au nord par un corridor de type « minier », qui se superpose à la voie ferrée.

Concernant les habitats naturels et la flore, sept habitats sont recensés et cartographiés page 60 du dossier de demande de dérogation : cultures, pelouses et pelouses-ourlets sur ballasts, terrils crassiers et autres tas de détritiques (remblais), voies de chemins de fer, gares de triage et autres espaces ouverts, friches herbacées, ourlets, fourrés et petits bois, bosquets à dominante de feuillus. Le dossier ne fait référence à aucun habitat naturel protégé, patrimonial ni d'intérêt communautaire. Concernant la flore, 178 espèces végétales ont été identifiées en 2022. Six espèces patrimoniales déterminantes de ZNIEFF ont été identifiées dont une protégée régionalement, la Linaria couchée, dont la localisation est cartographiée page 63.

Trois espèces exotiques envahissantes avérées et deux potentielles³ sont présentes sur le site. Il convient de joindre une cartographie permettant de localiser ces espèces. Le dossier de dérogation prévoit une mesure d'accompagnement, le traitement de la Renouée du Japon (MA.1) (pages 99-101) et un suivi des stations de cette espèce.

Concernant la faune, les inventaires de 2018 et 2022 ont permis de recenser :

- 27 espèces d'oiseaux dont 8 espèces d'intérêt patrimonial et 16 espèces protégées, dont 13 sont considérées comme nicheuses ;
- 3 espèces de chauves-souris, toutes protégées et d'intérêt patrimonial ;
- 1 espèce de reptile, le Lézard des murailles, espèce protégée et patrimoniale ;
- 10 espèces d'orthoptères, dont 3 espèces d'intérêt patrimonial « car déterminantes de ZNIEFF ou au moins peu commune » ;
- 10 espèces de papillons de jour.

Des cartographies localisant les espèces faunistiques protégées sur le site sont présentées pages 77 et 78 du dossier de dérogation.

Concernant la fonctionnalité du site à l'échelle locale :

- les cultures et les fourrés sont exploitées pour la ressource alimentaire et/ou comme zone de nidification pour les oiseaux ;
- le Lézard des murailles est recensé majoritairement sur les zones de friches ouvertes et de ballasts au nord du site ;
- les orthoptères sont inféodées aux zones de ballast ou d'ourlets thermophiles ;
- les chauves-souris utilisent le site en tant que zone de chasse ou de transit et notamment les haies et fourrés en tant que corridor de déplacement et de support de chasse. Aucun gîte potentiel n'a été mis en évidence.

Cependant, aucune analyse détaillée des déplacements sur le secteur de projet (axes de migration potentiels, transits locaux) n'est réalisée. Aucune cartographie ne permet, en outre, d'illustrer la fonctionnalité écologique de site d'implantation du projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la fonctionnalité écologique du site d'implantation d'une analyse des déplacements (axes de migration potentiels, transits locaux) et de joindre une cartographie permettant de l'illustrer (zones d'alimentation, de nidification, de migration et transits locaux) afin d'appréhender les enjeux associés.

Les impacts du projet sont analysés pages 84-85 du dossier de dérogation. L'étude conclut à un impact :

- fort pour le Lézard des murailles compte-tenu de la destruction d'habitats de vie ;
- moyen pour :
 - la Linaire couchée compte-tenu de l'altération d'une station ;
 - les oiseaux compte-tenu du dérangement en période de nidification et de la destruction d'habitats de nidification ;
 - les chauves-souris, compte-tenu de la destruction d'habitats de chasse et du dérangement par pollution lumineuse.

3 Espèces exotiques envahissantes :

- avérées : la Vigne-vierge commune, la Renouée du Japon et le Buddleia de David
- potentielles : le Sénéçon du Cap, le Cytise faux-ébénier

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont traitées pages 86-88.

Selon le dossier, les mesures d'évitement ont consisté :

- à maintenir une grande zone de fourrés au nord et le long de l'autoroute, zone favorable aux oiseaux nicheurs, dont la localisation est cartographiée page 86;
- à éviter la station de la Linaire couchée.

Cependant, les terrains de la zone de fourrés longeant l'autoroute A21 appartiennent au domaine public et sont en dehors du site d'étude, par conséquent leur maintien ne peut être considéré comme de l'évitement.

L'évitement n'a donc pas été recherché et les travaux réalisés conduiront à la destruction d'habitats présentant un enjeu écologique au regard des espèces faunistiques et floristiques présentes.

À défaut d'évitement, une demande de dérogation à la protection de ces espèces est jointe et porte sur la Linaire couchée, le Léopard des murailles et les oiseaux du cortège des haies et des fourrés.

Sept mesures de réduction sont prévues et notamment : phaser les travaux en fonction du cycle biologique des espèces (MR1) (planning des travaux présenté page 121), baliser les secteurs sensibles (MR2) et notamment le balisage et la mise en défens sur pied de Linaire couchée et rendre les habitats naturels à détruire non propices au Léopard des murailles (MR7 : ombrage des tas de gravats en mai pour empêcher son installation avant les travaux). Il est également prévu la capture et le déplacement des individus du Léopard des murailles.

L'étude conclut à un impact résiduel moyen :

- pour le Léopard des murailles compte-tenu de la destruction d'habitats de vie ;
- pour les oiseaux, compte-tenu de la destruction d'habitats de nidification ;
- pour les chauves-souris, compte-tenu de la destruction d'habitats de chasse.

L'autorité environnementale rappelle que, s'agissant d'atteintes aux espèces protégées et à leurs habitats, des mesures d'évitement doivent être recherchées.

Il est prévu des mesures compensatoires.

- la création d'habitats favorables aux lézards (MC1), dont la localisation est cartographiée pages 110-112 ;
- la gestion différenciée des espaces naturels et semi-naturels (MC2) ;
- la plantation de haies et de fourrés (MC3).

Selon le dossier page 114, afin de répondre aux besoins de compensation relative à la destruction d'habitats d'espèces des cortèges des haies et des fourrés (35 075 m² de fourrés impactés), une lisière étagée et deux zones sur la commune de Somain seront plantées et couvriront environ 39 535 m². Ces mesures de compensations seront plantées d'espèces adaptées au contexte local. Les arbustes seront plantés à la manière d'un manteau préforestier dense. La localisation des zones de compensation et des plantations sont respectivement cartographiées pages 117 et 119 et page 118. Une convention signée de l'ensemble des partis concernés de mise à disposition de terrain et mise en œuvre des mesures compensatoires est jointe en annexe 9 page 158.

Cependant, il convient de préciser clairement la surface de tous les habitats détruits et d'analyser leur fonctionnalité, notamment concernant le Léopard des Murailles et les chauves-souris. En effet, une mesure de compensation doit annuler, dans le respect de leur équivalence écologique les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité.

Par ailleurs, il convient de noter que l'un de sites de compensation est concerné par le périmètre de protection du monument historique inscrit, l'ancien Prieuré de Beurepaire. Or, aucune analyse concernant l'impact potentiel de ces plantations sur le monument historique n'a été réalisée.

L'autorité environnementale recommande de justifier les mesures de compensation :

- *au regard des précisions qui seront apportées au diagnostic écologique ;*
- *en précisant clairement la surface de tous les habitats détruits et en analysant leur fonctionnalité, notamment concernant le Lézard des Murailles et les chauves-souris ;*
- *en analysant les incidences potentielles des plantations envisagées sur le site de compensation concerné par le périmètre de protection du monument historique inscrit, l'ancien Prieuré de Beurepaire.*

Zones humides: le secteur de projet présente une probabilité d'assez forte à forte d'être un milieu potentiellement humide (cartographie présentée en page 12 de l'étude en annexe 6). Le secteur est, en outre, une zone potentiellement sujette au débordement de nappe et aux inondations de cave.

Une étude de détermination du caractère humide du secteur de projet a été réalisée et repose sur 4 inventaires de végétation et 11 sondages pédologiques, dont la localisation est respectivement cartographiée pages 14 et 18.

Les dates de réalisation des inventaires et des sondages pédologiques ne sont pas mentionnées, ne permettant pas de s'assurer que les inventaires végétation répondent à la période favorable à l'expression des espèces tardives représentatives des zones humides (août-septembre) et que les sondages ont été réalisés hors période de sécheresse.

Concernant la flore, l'analyse conclut qu'aucune des espèces observées n'est caractéristique de zone humide. Concernant les sondages pédologiques, ils répondent au protocole de terrain précisé à l'arrêté du 24 juin 2008 qui préconise la réalisation de sondages à une profondeur de 120 cm. Seuls 2 des 11 sondages (P10 et P11) se sont révélés insondables, selon l'étude page 18. L'analyse conclut à l'absence de zones humides sur critère pédologique et végétal.

Selon l'étude page 20, la partie du site qui s'est révélée insondable correspond à l'ancienne gare de triage de Somain (cf. cartographies pages 20-21) dont la surface est composée de ballast ne permettant pas la réalisation des sondages pédologiques. Or, selon l'étude historique et le diagnostic de pollution page 108, présentée en annexe 9, des remblais sont effectivement identifiés, mais ils ne couvrent pas l'ensemble de ce secteur, également concerné par la présence de limons. Les sondages réalisés ne peuvent donc permettre de conclure à l'absence de zones humides. Il convient de réaliser des sondages complémentaires sur ce secteur.

L'autorité environnementale recommande de :

- *reprendre l'étude de détermination du caractère humide du secteur de projet en :*
 - *justifiant que les périodes propices à la caractérisation des zones humides ont été respectées ;*
 - *réalisant des inventaires complémentaires sur la partie du site correspondant à l'ancienne gare de triage ;*
- *le cas échéant, de réévaluer les impacts du projet sur celles-ci.*

II.4.3 Évaluation des incidences Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site Natura 2000 le plus proche, le site FR3112005, la vallée de la Scarpe et de l'Escaut est située à 2,3 km au nord du site. On recense quatre autres sites Natura 2000⁴ dans un rayon de 20 km autour du secteur de projet.

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

L'évaluation des incidences Natura 2000 fait l'objet d'un fascicule séparé, l'annexe 7. Elle se réfère aux habitats et espèces d'intérêt communautaire identifiées au formulaire standard de données (FSD) ayant justifié de la désignation de ces sites et analyse les interactions possibles entre l'aire d'évaluation spécifique⁵ de chaque espèce et les espaces naturels des secteurs de projet.

Aucune espèce végétale, animale ou habitat d'intérêt communautaire n'a été recensée sur la zone de projet. Selon l'étude page 54, sept espèces d'oiseaux⁶ communautaires sont susceptibles, au regard des habitats du secteur de projet, de fréquenter ponctuellement le site, notamment pour l'alimentation dans les cultures. Il est indiqué que les mesures de réduction mises en place permettront de réduire les risques potentiels de dérangement provisoire des oiseaux pour la phase travaux et de fragmentation des habitats.

Cependant, compte-tenu que les éléments d'information du diagnostic écologique ne permettent pas une appréciation correcte des enjeux actuels pour les espèces, l'autorité environnementale ne peut s'assurer de l'absence d'impact du projet sur le réseau Natura 2000 et recommande de reprendre l'étude après compléments des inventaires.

II.4.4 Gestion des eaux pluviales et des eaux d'extinction d'incendie

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de projet est localisé sur la masse d'eau souterraine de la craie des vallées de la Scarpe et de la Sensée.

Il s'inscrit dans une aire d'alimentation de captages en eau potable prioritaires et en zone d'enjeux eau potable identifiées au titre du SDAGE du bassin Artois-Picardie (livret 4-annexes page 32). A noter, la présence du captage d'eau potable de Somain, à 2,7 km au nord-est du secteur de projet.

- 4 Les 4 autres sites Natura 2000 recensés dans un rayon de 20 km autour du secteur de projet sont :
- le site FR3100507, les forêts de Raismes/Saint Amand/Wallers et Marchiennes et la plaine alluviale de La Scarpe, situé à 3,9km au nord est du site ;
 - le site FR3100506, le bois de Flines-les-Raches et le système alluvial du courant des Vanneaux, situé à 12 km au nord ouest du site;
 - le site FR3100504, les pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe, situé à 13 km à l'ouest ;
 - le site Natura 2000 FR3112002, les Cinq Tailles, situé à 20km au nord-ouest du site.

5 Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible ,de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.

6 cf. évaluation des incidences Natura 2000- annexe 7 pages 31-32

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

Une notice hydraulique est présentée en annexe 11.

Des essais de perméabilité du sol ont été réalisés dont les résultats sont présentés dans le tableau page 68. L'étude d'impact indique, page 82, qu'au droit du projet, les essais de perméabilité du terrain réalisés ont montré une perméabilité élevée à très faible selon la localisation des essais, et que compte-tenu de la situation du captage d'eau potable de Somain en aval hydraulique, la vulnérabilité de la nappe est considérée forte au droit du projet.

La gestion des eaux pluviales est traitée pages 92-98 de l'étude d'impact, et indique également le devenir des eaux d'extinction d'incendie.

La gestion des eaux pluviales est prévue pour une pluie centennale, par des noues étanches ou infiltrantes plantées d'espèces végétales favorisant la phytoépuration des eaux ainsi que l'accueil d'une biodiversité riche et variée. L'infiltration à la parcelle des rejets permettra également de restituer 100 % des eaux pluviales à la parcelle après traitement par séparateurs à hydrocarbures pour les eaux pluviales ruisselant des voiries et parkings poids lourds, et par traitement par phytoépuration pour les eaux pluviales des voiries et parkings pour véhicules légers. Les eaux d'extinction d'incendie seront recueillies dans un bassin étanche, manœuvrable automatiquement en cas d'incendie et manuellement. Cependant, le dossier ne montre pas comment les surfaces sont aménagées pour effectivement recueillir ces eaux.

Conformément à la doctrine eaux pluviales⁷ d'août 2012 de la direction départementale des territoires et de la mer du Nord (page 13), l'avis d'un hydrogéologue agréé est recommandé pour tout projet sensible, et notamment tout projet de rejet dans le sol ou le sous-sol d'eaux pluviales dans toutes les zones relatives à la protection des eaux souterraines définies par la carte des aires d'alimentation des captages prioritaires pour la protection de la ressource en eau potable annexé du SDAGE.

L'autorité environnementale recommande :

- de compléter l'étude d'impact de l'avis d'un hydrogéologue agréé sur l'impact du rejet d'eaux pluviales sur la nappe de la craie;
- de préciser comment les surfaces de sol intérieures et extérieures seront aménagées pour effectivement recueillir les eaux d'extinction d'incendie dans les réseaux.

II.4.5 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Pour mémoire, cet entrepôt sera dédié au stockage de marchandises combustibles telles que : matières combustibles diverses, papiers, cartons et matières plastiques notamment. Dans une moindre mesure, du charbon de bois, des alcools de bouche d'origine agricole et quelques produits dangereux pour l'environnement aquatique pourront également être stockés sur le site.

⁷ Doctrine eaux pluviales mise à jour au 18 septembre 2012 : <https://www.nord.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Eau/Police-de-l-eau/Elements-utiles-a-la-constitution-et-au-depot-d-un-dossier-loi-sur-l-eau/Volet-Eaux-pluviales-des-dossiers-loi-sur-l-eau>

Selon l'étude de danger pages 5-11, les premières habitations sont localisées en limite de propriété au sud-est du site, le long de la rue André Denimal. Deux établissements recevant du public sont situés en limite de propriété au nord-est et au sud-est du site. L'activité industrielle de la société Toyota Boshoku située à environ 340 m au sud-est du site est la plus proche du projet. Les voies ferrées de la gare de triage de Somain bordent la limite de propriété au nord du site, elles assurent le trafic de voyageurs et de marchandises.

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

Si les produits stockés sont identifiés, les quantités stockées par type de produits ne sont pas mentionnées.

L'autorité environnementale recommande de préciser les quantités stockées maximales de différentes familles de produits.

Les potentiels de dangers internes sont identifiés et présentés pages 35-40 de l'étude de dangers. Les principaux phénomènes dangereux internes susceptibles de se produire liés aux produits stockés sont les incendies, le déversement accidentel de produits dangereux présentant des propriétés toxiques pour l'environnement aquatique, une fuite accidentelle de fioul domestique, avec une possible inflammation de la nappe épanchée, l'émission d'hydrogène suivi d'une explosion, une fuite, un éclatement capacité ou un départ de feu des pompes à chaleur contenant des fluides frigorigènes.

Concernant la réduction des potentiels de dangers internes (pages 53-54), il est notamment prévu :

- l'ensemble du bâtiment disposera d'une structure stable au feu d'une heure ;
- le renforcement des mesures constructives au-delà des exigences réglementaires (page 125) :
 - les parois extérieures (hors façades de quais) seront équipées d'écrans thermiques de tenue au feu de 2 heures ;
 - la mise en place de parois séparatives entre les cellules coupe-feu de 4 heures en lieu et place de parois coupe-feu 2 heures exigées ;
 - concernant la zone de stockage de conteneurs métalliques, l'implantation de rangées de conteneurs vides afin de séparer la zone en 3 îlots de stockage distincts (page 82).

Il ressort du retour d'expériences (pages 55-64) que l'incendie est l'accident le plus rencontré dans ce type d'établissement. Ce retour d'expérience met également en évidence que les conséquences les plus importantes de ces incendies sont les phénomènes secondaires de dispersion de fumées liées à l'incendie et d'écoulement des eaux d'extinction potentiellement polluées (cf partie II.4.4 ci-dessus).

5 phénomènes dangereux ont été examinés dans le cadre de l'analyse détaillée des risques (page 84) :

- l'incendie de toutes les cellules en configuration palette type 1510⁸ ;
- l'incendie de toutes les cellules en configuration palette type 2662⁹ ;
- la zone de stockage de conteneurs a été modélisée en 3 parties (cf. plan page 83) afin de caractériser les effets thermiques de chaque configuration :
 - l'incendie la zone 1 en configuration palette type 1510 ;
 - l'incendie de la zone 2 en configuration palette type 1510 ;
 - l'incendie de la zone 3 en configuration palette type 1510.

Selon l'étude page 84, dans les cellules le stockage pourra être réalisé en masse mais c'est le mode de stockage en racks qui a été retenu car étant majorant en termes de flux thermiques. Les cellules 3, 4 et 7, 8 étant identiques, une seule modélisation est réalisée pour ces 4 cellules.

Il ressort des modélisations réalisées relatives au risque incendie :

- concernant les risques incendie d'une cellule de stockage : l'ensemble des flux thermiques engendrés sont contenus à l'intérieur du site. Des flux de 8 kW/m²¹⁰, seuil des effets dominos peuvent être atteints mais la durée de l'incendie induit est inférieure à la résistance des parois séparatives ;
- concernant la propagation de l'incendie aux cellules voisines, ce scénario n'a pas été modélisé compte-tenu que l'ensemble des scénarios d'incendie modélisés présentent une durée inférieure à la résistance au feu des parois séparatives (murs coupe-feu 4 heures) ;
- concernant l'incendie du parc à conteneurs :
 - les effets de l'incendie de la zone 1 et de la zone 2 restent à l'intérieur du site, néanmoins :
 - concernant la zone 1, le flux de 8kW/m² atteint la zone de stockage 2 ;
 - concernant la zone 2 : le flux de 8 kW/m² atteint le parking poids-lourds adjacent ;
 - concernant la zone 3 : le flux de 8 kW/m² n'atteint pas les zones de stockage avoisinantes. Les effets thermiques correspondant au flux des 3 kW/m² sortent des limites du site et impactent une parcelle « qui ne semble plus exploitée par la SNCF » selon l'étude. L'analyse détaillée de cet accident majeur est traitée pages 120-123. Selon l'étude, au plus une personne sera exposée à l'extérieur du site en cas d'incendie.

8 Rubrique 1510 : stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts ouverts

9 Rubrique 2662 : stockage de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) à l'exception des installations classées au titre de la rubrique 1510

10 Annexe 2 de l'arrêté du 29 septembre 2005, valeurs de référence relatives aux seuils d'effet des phénomènes dangereux liés aux effets thermiques :

- pour les effets de structure : 5 kW/m² correspond au seuil des destructions de vitres significatives et 8 kW/m², seuil des effets domino et correspondant au seuil de dégâts graves sur les structures ;
- pour les effets sur l'homme :
 - 3 kW/m² correspond au seuil des effets irréversibles (SEI) délimitant la zone de dangers significatifs pour la vie humaine ;
 - 5 kW/m² correspond au seuil des effets létaux (SEL) délimitant la zone des dangers graves pour la vie humaine ;
 - 8 kW/m² correspond au seuil des effets létaux significatifs (SELS) délimitant la zone des dangers très graves pour la vie humaine.

Cependant, si l'étude relève des effets dominos liés à l'incendie de la zone 1 qui atteignent la zone de stockage 2, aucune analyse des impacts induits n'a été réalisée et aucune disposition permettant de gérer ce risque n'a été prise.

L'autorité environnementale recommande d'analyser le risque induit par les effets dominos liés à l'incendie de la zone 1 atteignant la zone de stockage 2 et les dispositions mises en place pour gérer ce risque.

Concernant les effets toxiques d'incendie et la perte de visibilité liés aux fumées d'incendie, la composition du stockage retenue pour la modélisation d'un incendie d'une cellule est présentée page 101. Cependant, une hypothèse majorante prenant en compte un stockage uniquement des produits les plus toxiques ou émetteurs de fumée n'est pas étudiée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse des effets toxiques d'incendie avec une hypothèse de stockage prenant en compte uniquement des produits les plus toxiques ou émetteurs de fumée.

Concernant les effets de dispersion de fumées toxiques (pages 101-104), l'étude conclut à l'absence d'effet toxique au sol. Les effets irréversibles sont atteints à une altitude minimale de 55 m. À cette altitude, aucune cible n'est susceptible d'être impactée aucun immeuble de cette taille n'est présent dans l'environnement du projet et la topographie est relativement homogène sur le secteur.

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

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers d'une analyse de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé.

Concernant l'opacité des fumées, l'incendie induit une réduction de la visibilité qui pourrait être importante sur plusieurs kilomètres (entre 300 m et 2 km). Selon l'étude, la visibilité au niveau de l'autoroute A1 serait réduite, au maximum, à environ 80 m. La gare de triage pourrait être également impactée par une réduction de visibilité du même ordre de grandeur. Cependant, l'étude ne mentionne aucune disposition permettant de gérer ce risque.

L'autorité environnementale recommande de :

- compléter l'étude de dangers d'une modélisation du risque induit par la perte de visibilité générée par les fumées liées à l'incendie d'une cellule sur la gare de triage ;*
- préciser les dispositions prises afin de prendre en compte le risque induit par la perte de visibilité générée par les fumées liées à l'incendie d'une cellule sur l'autoroute et la gare de triage (interruption du trafic sur l'autoroute, arrêt de circulation des trains...).*

II.4.6 Mobilité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La desserte du secteur de projet est assurée par :

- l'autoroute A21 bordant le site sur toute la limite de propriété ouest mais sans accès direct ;
- trois axes routiers :
 - la route départementale (RD) 13 située à environ 200 m au nord du site, de l'autre côté de la gare de triage ;
 - la RD957 située à environ 600 m au sud-ouest, elle permet d'emprunter ou de sortir de l'autoroute A21 et de desservir la ZAC La Renaissance ;
 - la RD645 située à environ 1,2 km au sud du site ;
- un arrêt de bus, l'arrêt du lycée et collège Louis Pasteur (ligne 20), le plus proche situé à environ 15 minutes à pied ;
- une voie ferrée, située en limite de propriété au nord du site, avec la gare de fret et voyageurs de Somain.

Concernant les déplacements doux, la ZAC de la Renaissance comporte des pistes ou bandes cyclables.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la mobilité

La mobilité est traitée pages 164-178.

a) Trafic routier

Une étude de trafic, présentée en annexe 13.

L'activité de logistique génère un trafic-journalier moyen sur l'année—évalué à :

- 235 poids-lourds (PL) par jour en moyenne (pic en mai de 352 PL), soit 470 mouvements/jour (mvts/j) générés par le site logistique ;
- 302 véhicules légers (VL) par jour en moyenne (pic de 356 VL/jour), soit 604 mvts/j, liés au personnel.

Le projet prévoit également l'utilisation du réseau ferroviaire avec la réception de deux trains de marchandises complets par jour.

L'étude de trafic ne met pas en évidence de dysfonctionnements sur les carrefours et voies à proximité du projet.

Les trajets d'accès ne sont pas clairement indiqués dans l'étude d'impact, or les itinéraires d'accès à l'autoroute A21 passent par des voies bordées d'habitations et les chiffres donnés pour le fonctionnement des carrefours donnent des évolutions très importantes (passage de 32 à 160 véhicules en heure de pointe du matin pour la rue Jean-Jacques Rousseau). Il conviendrait de préciser sur chacune de ces voies les trafics actuels et prévus, VL et PL et d'évaluer l'évolution du niveau de bruit (l'étude d'impact ne traite que de l'impact lié au site).

b) Mobilité douce et collective

L'arrêt de bus le plus proche, de la ligne 20, est l'arrêt du lycée et collège Louis Pasteur, situé à environ 15 minutes à pied.

L'étude d'impact, précise, page 169, que les horaires proposés ne coïncident pas avec les horaires de l'activité, qu'il s'agit de transports scolaires, et que les bandes cyclables des rues Michel-Ange et André Denimal sont assez dangereuses pour les cyclistes, compte-tenu de la présence de poids-lourds et du mauvais état pour ce qui concerne celle de la rue André Denimal. Les aménagements piétonniers ne sont pas étudiés.

Si le projet prévoit la réalisation d'abris vélo, dont l'emplacement est identifié au regard des plans réglementaires joints en annexe 10, la capacité en nombre de places de ces abris n'est pas mentionnée et aucune voie dédiée aux déplacements doux n'apparaît sur le plan masse du projet. Aucun plan du secteur de projet et ses alentours ne présente l'accessibilité du site par les itinéraires dédiés aux déplacements doux (aménagements piétonniers et cyclables) depuis/vers le secteur de projet et depuis/vers la gare.

L'étude d'impact indique, page 177, que des mesures seront déployées sur le site pour limiter le trafic lié aux véhicules légers, notamment par l'incitation du personnel à limiter l'utilisation de son véhicule, à prendre les transports en commun ou avoir recours au covoiturage. Il est également précisé que compte-tenu du recrutement envisagé à un niveau local, les mobilités douces seront développées et envisagées.

Aucune réflexion n'a été menée quant aux aménagements à prévoir afin d'assurer la desserte en transports collectifs du secteur de projet (développement d'une ligne de bus, création d'un arrêt de bus...), et les accès piétonniers et cyclables depuis/vers le secteur de projet et depuis/vers la gare.

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser l'évolution des trafics et par conséquent du niveau de bruit sur les itinéraires d'accès au site*
- *d'évaluer les besoins en transports collectifs des employés du futur entrepôt ;*
- *de compléter l'étude d'impact d'un plan du secteur de projet et ses alentours présentant l'accessibilité du site par les itinéraires dédiés aux déplacements doux*
- *de mener une réflexion sur les aménagements à prévoir afin de s'assurer d'une desserte en transports collectifs du secteur de projet suffisante et un raccordement au réseau de pistes cyclables et piétonnières existantes, et de s'assurer de la réalisation de ces aménagements.*

c) Stationnement

Selon la présentation générale page 24, il est prévu la réalisation de 332 places de stationnement pour les véhicules légers et de 62 places pour les poids-lourds, permettant le stationnement des véhicules en attente de chargement ou de déchargement des marchandises. Selon l'étude d'impact page 128, des bornes de recharge pour véhicules électriques sont prévues au niveau des parkings VL.

Le projet s'insérant dans une zone d'extension d'une zone d'activités, il conviendrait d'approfondir la réflexion menée sur la mise en place d'aménagements tels que la mutualisation des parkings, la création de places de stationnement réservées au covoiturage ou le développement d'aires de covoiturage ou encore la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises, compte-tenu des activités futures susceptibles de s'installer.

L'autorité environnementale recommande de mener une réflexion pour la réduction du nombre de places de parking, et de mettre en place des aménagements tels que la mutualisation des parkings, la création de places de stationnement réservées au covoiturage ou le développement d'aires de covoiturage ou encore la réalisation d'un plan de mobilité inter-entreprises.

II.4.7 Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le département du Nord est concerné par un plan interdépartemental de protection de l'atmosphère (PPA), approuvé le 27 mars 2014.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

La qualité de l'air est traitée pages 123-129 de l'étude d'impact. Le climat et l'énergie sont traités pages 131-145.

a) Émissions de polluants atmosphériques

Les émissions de polluants atmosphériques engendrés par le projet sont essentiellement liées aux rejets atmosphériques de gaz d'échappements lié au trafic induit par les activités de l'entrepôt.

a.1) Émissions de polluants en lien avec les déplacements

La station de surveillance de la qualité de l'air la plus proche du secteur de projet est la station de Denain du réseau ATMO¹¹, localisée à environ 9,2 km au sud-est du projet. Il s'agit d'une station urbaine, représentative de la qualité de l'air au niveau de la zone d'étude. Les polluants mesurés sont : les particules PM10¹², le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₃). L'étude présente, page 123, les données observées sur les années 2019-2020 et 2021. Selon l'étude, les moyennes annuelles restent inférieures aux valeurs limites réglementaires pour la protection de la santé fixées¹³ pour ces 3 polluants.

Cependant, les concentrations en composés organiques volatils (COV) et particules PM2,5¹⁴ émis par le transport routier, ne sont pas précisées.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact avec la situation des autres polluants comme les composés organiques volatils et les particules fines PM2,5 et de fournir des données relatives à leur concentration dans l'air.

En outre, il convient de noter que, si les concentrations annuelles des polluants PM10 et NO₂, respectivement de 16,9 et 13 µg/m³ en 2021, respectent les normes de qualité de l'air, les concentrations relevées dépassent, selon les nouvelles lignes directrices de l'Organisation mondiale

11 ATMO France : réseau national des associations de surveillance de la qualité de l'air

12 PM10 : matières particulaires grossières dont le diamètre moyen est inférieur à 10 µm

13 Article R. 122-1 du code de l'environnement – surveillance de la qualité de l'air ambiant

14 PM2,5 : matières particulaires fines dont le diamètre moyen est inférieur à 2,5 µm

de la santé (OMS)¹⁵, les valeurs limites de 15 µg/m³ pour les PM10 et 10 µg/m³ pour le NO₂. Ces lignes directrices s'appuient sur des connaissances scientifiques récentes qui tendent à montrer une toxicité accrue de la plupart des polluants atmosphériques, et elles font référence en matière de santé publique, les normes réglementaires étant en cours de révision au niveau européen.

Une estimation des émissions de polluants induites par le trafic routier engendré par les activités de l'entrepôt au niveau de l'aire d'étude, a été réalisée (page 127 de l'étude d'impact), sur la base du trafic journalier maximum.

Cette estimation doit reposer sur la prise en compte des émissions induites par le trafic routier du fait du projet, sur site et hors site. La distance retenue pour le calcul de ces émissions de 14,7 kilomètres prend en compte le trajet des PL au sein de la zone d'étude en provenance de l'autoroute A21, soit 2 × 7,35 kilomètres aller-retour, y compris le trafic sur le site de l'établissement. Cependant, ce calcul ne prend pas en compte les distances parcourues en plus ou en moins hors zone d'étude du projet, du fait de ce nouvel entrepôt qui induit des modifications de transfert des marchandises à échelle plus large.

L'autorité environnementale recommande de justifier la distance retenue pour le calcul des émissions de polluants atmosphériques en prenant en compte le projet dans son ensemble et les modifications de transfert de marchandises qui peuvent être attendues et déterminées en prévision.

L'étude conclut que l'impact sur l'environnement de ces émissions peut être considéré comme faible en comparaison de l'impact lié à la circulation existante d'ores et déjà au niveau de l'autoroute A21.

A noter que le projet intègre l'utilisation de la voie ferrée à raison de deux trains complet par jour, contribuant à la réduction de ces émissions de polluants. Il aurait été intéressant de quantifier l'impact de cette réduction.

Cependant, le projet, au regard des polluants qu'il engendre, contribuera, à accentuer localement au moins la pollution de l'air, notamment pour les PM10.

L'autorité environnementale recommande de définir des mesures permettant de réduire les impacts des polluants atmosphériques et de démontrer leur efficacité.

b) Émissions de gaz à effet de serre (GES) induits par le projet

Selon l'étude d'impact page 136, les activités du projet induiront des émissions de gaz à effet de serre :

- « de façon directe et très limitée par le fonctionnement des groupes motopompes : alimentés au fioul domestique, leur fonctionnement sera cependant limité aux phases d'essais (quelques heures par an au maximum) ;
- de façon indirecte par le trafic lié à l'activité de logistique. »

15 Les lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air présentent des recommandations d'ordre général concernant les valeurs seuils des principaux polluants de l'air qui posent des risques de santé (matières particulaires PM, ozone O₃, dioxyde d'azote NO₂ et dioxyde de soufre SO₂).

Cf. page 5 du résumé d'orientation :

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/346555/9789240035423-fre.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Cependant ces émissions ne sont pas quantifiées. Aucun bilan des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet n'est réalisée. Il convient de déterminer les postes d'émissions significatif (bâtiment projeté, déplacements induits par les activités...) et les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet doivent être prises en compte sur l'ensemble de sa durée de vie et pour toutes les phases du projet dans son ensemble : construction, fonctionnement et fin de vie, et cela par poste émetteur.

Un guide « prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires¹⁶.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une quantification des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet, par poste d'émissions significatif identifié, sur l'ensemble de la durée de vie du projet et pour toutes les phases du projet : construction, fonctionnement du projet dans son ensemble et fin de vie.

Comme précédemment, il aurait été intéressant de quantifier la réduction des émissions de gaz à effet de serre du fait de l'utilisation de la voie ferrée, l'étude précisant que le train émet 14 fois moins de dioxyde de carbone (CO₂) par kilomètre qu'un poids lourd.

Il est également prévu une mesure de compensation : l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture. Selon l'étude d'impact page 137, ces panneaux représenteront une surface totale de 62 743 m² environ (soit plus de 50 % de la surface de toiture). La production annuelle de ces équipements est estimée à environ 12 628 MWh, soit la consommation annuelle d'environ 2 687 foyers.

c) Quantification de la réduction des capacités de stockage de carbone par les sols

Le projet contribuera également à aggraver le réchauffement climatique par la perte en capacité de stockage de carbone du fait de l'imperméabilisation de terres agricoles. Il convient de quantifier ces effets afin d'envisager de mesures pour réduire et compenser les impacts du projet sur le réchauffement climatique.

L'autorité environnementale recommande de quantifier la réduction des capacités de stockage de carbone des sols engendrée par l'imperméabilisation des sols induite par le projet et de proposer des mesures permettant de réduire et compenser ces effets

16 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20C3%A9missions%20de%20gaz%20C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf