



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale Hauts-de-France  
sur le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique  
de la société Action Logistics France  
sur la commune d'Onnaing (59)  
Étude d'impact et étude de dangers de juillet 2023**

n°MRAe 2023\_7396

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 3 octobre 2023 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création d'un entrepôt logistique de la société Action Logistics France sur la commune d'Onnaing dans le département du Nord.*

*Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Philippe Ducrocq, Philippe Gratadour, Pierre Noualhaguet, Anne Pons et Jean-Philippe Torterotot.*

*En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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 le présent avis.*

\* \*

*En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 10 août 2023 par la DREAL Hauts-de-France, unité départementale du Hainaut, 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 R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 24 août 2023 :*

- 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.*

*Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage 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 le 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.*

*Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L.122-1 du code de l'environnement).*

*L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L.122-1-1 du code de l'environnement).*

## 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 Action Logistics France prévoit la construction d'un entrepôt logistique de 81 302 m<sup>2</sup> d'emprise au sol sur un terrain de 19,16 hectares au sein de l'extension du Parc d'Activités de la Vallée de l'Escaut, dite PAVE II, à Onnaing, dans le département du Nord. Le site accueillera un maximum de 981 personnes, avec un trafic journalier estimé à 935 poids-lourds et 1 635 véhicules légers.

L'étude d'impact a été réalisée par Socotec environnement.

Le projet est localisé dans le périmètre réglementé du plan de prévention des risques naturels d'inondation par ruissellement (PPRi) « Vallée de la Rhonelle et ses affluents ».

Le projet entraînera l'imperméabilisation d'environ 14 hectares de terres agricoles. Il générera une perte de stockage de carbone, un trafic de poids lourds et de véhicules légers important avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols, ainsi que des mesures de compensation de l'artificialisation des sols comme par exemple la renaturation de friches devraient être étudiées.

La conception du projet est à préciser concernant la prise en compte des risques d'inondation (muret en gabion, évacuation du site). Le dossier doit être complété par l'étude préalable à tous travaux demandée par le règlement du PPRi qui doit justifier que les travaux n'aggravent pas l'aléa pour les tiers situés hors de la zone, que la sécurité des biens et des personnes est garantie au sein de la zone de projet, et qui doit définir les conditions de réalisation, d'utilisation ou d'exploitation des constructions au sein de la zone.

Concernant la mobilité, l'étude d'impact doit être complétée par l'estimation du trafic routier journalier généré par le projet et de ses impacts sur l'autoroute A2 et les autres axes, mais aussi par l'analyse des transports en commun et des modes doux, afin de définir les mesures pour encourager leur utilisation et réduire le trafic routier.

L'étude d'impact devra être également complétée par une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec la phase de construction et l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, et prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement. Des mesures plus ambitieuses pour réduire les rejets atmosphériques et les gaz à effet de serre liés au trafic devraient être prévues.

Les possibilités de recours aux énergies renouvelables par le projet doivent être étudiées et des mesures définies pour valoriser les surfaces imperméabilisées et ainsi compenser en partie la production de gaz à effet de serre générée par le projet et la perte de stockage de carbone.

## Avis détaillé

### I. Le projet de construction d'un entrepôt logistique à Onnaing

La société Action Logistics France prévoit la construction d'un entrepôt logistique de 81 302 m<sup>2</sup> d'emprise au sol sur un terrain de 19,16 hectares au sein de la ZAC du parc d'activités de la Vallée de l'Escaut, dite PAVE II, approuvée le 29 juin 2011, à Onnaing, dans le département du Nord.

L'entrepôt logistique sera constitué de huit cellules de stockage : six grandes cellules d'environ 12 000 m<sup>2</sup> et deux cellules spécifiques dédiées aux produits dangereux de 1 445 et 1 979 m<sup>2</sup>.

La surface imperméabilisée (bâtiments, voiries et parkings) sera d'environ 14,5 hectares (étude d'impact page 42).

Le site accueillera un maximum de 981 personnes (739 pour la partie logistique et administrative et 242 pour le transport). Les installations fonctionneront prioritairement entre 3h00 et 0h00 et potentiellement 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 (Présentation non technique pages 6 et 7).

*Localisation du projet (source : page 14 de l'étude d'impact)*





Plan du projet (source : page 40 de l'étude d'impact)

L'activité du site est soumise à autorisation au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et le projet aura le statut de Seveso<sup>1</sup> seuil bas.

<sup>1</sup> La directive « Seveso » est le nom générique d'une série de directives européennes, qui imposent d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso, qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre des rubriques n° 1 b) et 39b) du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement qui soumet à évaluation environnementale les ICPE classées Seveso et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares.

Une étude de dangers et une étude d'impact sont jointes au dossier.

## **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 Socotec environnement (cf page 1 de l'étude d'impact).

### **II.1 Résumé non technique**

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Il mériterait d'être complété de cartes superposant le projet aux différents enjeux.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique de cartes superposant le projet aux différents enjeux et de l'actualiser après avoir complété l'étude d'impact.*

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

L'articulation avec le plan local d'urbanisme intercommunal de Valenciennes Métropole est analysée pages 301 et suivantes de l'étude d'impact. L'entrepôt est situé en zone urbaine à vocation économique UZ autorisant les entrepôts.

L'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Escaut est étudiée pages 315 et suivantes de l'étude d'impact. La compatibilité est assurée par l'absence de zone humide confirmée par l'étude de caractérisation réalisée sur les critères végétation et pédologie et la gestion des eaux.

L'articulation avec le plan de gestion des risques d'inondation est étudiée pages 332-335 de l'étude d'impact. L'étude indique que la compatibilité est assurée par le respect des prescriptions du plan de prévention des risques naturels (PPRN) d'inondation par ruissellement « Vallée de la Rhonelle et ses affluents » et la gestion des eaux. Toutefois, cette analyse mériterait d'être affinée concernant le PPRN (voir en ce sens les observations formulées au paragraphe II.4.2 du présent avis).

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation 2022-2027 du bassin Artois-Picardie en démontrant de manière détaillée le respect des prescriptions du plan de prévention des risques naturels d'inondation par ruissellement « Vallée de la Rhonelle et ses affluents ».*

Les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sont analysés page 336 de l'étude d'impact. La régularisation d'une plateforme de stockage et de distribution de produits inflammables à Saint-Saulve a notamment été identifiée à 3,6 kilomètres. L'analyse réalisée ne relève aucun effet cumulé significatif.

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

### **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

La réalisation du projet s'inscrit dans le cadre du développement du groupe ACTION (détaillant discount non alimentaire) qui compte plus de 2250 magasins en Europe (Présentation non technique pages 5 et 6).

L'étude d'impact indique pages 352 et suivantes que quinze sites d'implantation différents ont été étudiés pour l'implantation de la plateforme d'Action et quatre ont été retenus. Le choix final s'est porté sur le site d'Onnaing du fait de son accès à l'autoroute A2, de la possibilité d'implanter une installation classée pour la protection de l'environnement, de la surface disponible et des enjeux limités concernant la biodiversité.

L'autorité environnementale relève que le projet a évolué pour éviter une espèce végétale protégée (Ophrys abeille) et créer des habitats favorables à la faune sauvage (étude d'impact page 356).

Cependant, cette justification est insuffisante dans la mesure où elle n'est pas formulée au regard d'une analyse de certains enjeux environnementaux, tels que l'artificialisation des sols et ses conséquences, les risques d'inondations, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et la perte de stockage de carbone. Des variantes de conception et d'aménagement sur la hauteur des bâtiments par exemple permettant de réduire la consommation foncière ou des solutions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre, par exemple selon les modes de transport utilisés, n'ont pas été étudiées.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes de surface occupée et imperméabilisée, et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement<sup>2</sup> et objectifs de développement.*

## **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'implantera sur un terrain de 19,16 hectares majoritairement de terres agricoles. Les surfaces imperméabilisées représentent plus de quatorze hectares avec l'entrepôt, les voies et les parkings (étude d'impact, tableau 3 page 42).

<sup>2</sup> consommation d'espace, biodiversité, eau, risques technologiques, nuisances, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre



L'artificialisation supplémentaire des sols engendrée par le projet sur une surface d'au moins quatorze hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec, notamment, un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone.

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 avec une partie des places de stationnement et un trottoir rendus perméables pour l'infiltration des eaux pluviales sur respectivement 0,75 et 0,18 hectare ou la végétalisation des espaces verts (environ 3,3 hectares). Elles mériteraient cependant d'être développées. 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 sont à envisager. 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 moins imperméabiliser les 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 Paysage et patrimoine**

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est en bordure de l'autoroute A2.

### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du paysage et du patrimoine

L'étude d'impact (pages 75 et suivantes) présente le contexte paysager existant en s'appuyant sur l'Atlas des paysages du Nord-Pas-de-Calais. Concernant le patrimoine, l'étude d'impact (page 133) indique que le monument historique le plus proche est à 4,2 kilomètres. L'enjeu est qualifié de faible.

Cependant, l'autorité environnementale relève que le projet, par ses dimensions, sera visible dans le paysage.

Une notice paysagère est jointe en annexe 11.

Elle présente le traitement paysager retenu : plantation de « rideaux bocagers », composés d'arbustes et d'arbres le long des clôtures périphériques.

L'étude d'impact (page 271) présente deux photomontages sans préciser depuis quel point de vue.

Elle mériterait d'être complétée par une analyse des différents points de vue (depuis l'autoroute, les habitations les plus proches) afin d'identifier les impacts réels et d'adapter les mesures le cas échéant.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts paysagers en présentant des photomontages depuis l'autoroute et les habitations les plus proches, et de compléter les mesures le cas échéant.*

### II.4.3 Risques naturels

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La commune d'Onnaing est située sur le territoire à risque important d'inondation (TRI) de Valenciennes.

Le terrain du projet est dans le périmètre réglementé du plan de prévention des risques naturels d'inondation par ruissellement (PPRi) « Vallée de la Rhonelle et ses affluents » approuvé le 24 mai 2022.

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

Les parties sud-ouest et nord du projet sont en zone bleue du PPRi et une petite partie nord en zone magenta (cf cartes pages 99 et 328 de l'étude d'impact).



*Localisation du projet par rapport au PPRi (étude d'impact page 328)*

La zone bleue interdit tout remblai non nécessaire à la mise hors d'eau et les bâtiments présentant un risque pour l'environnement ou susceptibles de créer un sur-accident en cas d'inondation par ruissellement. Elle autorise les nouvelles constructions sous réserve de situer le niveau de la surface de plancher créée au-dessus de la cote de référence. Elle autorise , les nouveaux parkings sous réserve :

- qu'ils ne créent pas de remblais,
- qu'ils ne créent pas d'obstacles aux écoulements,
- qu'ils soient rendus au maximum perméables,
- que soit clairement affiché sur place, de façon permanente, le caractère inondable de l'aménagement
- que l'exploitant ou le propriétaire prenne toute disposition pour interdire l'accès et organise l'évacuation à la première diffusion de message d'alerte.

Il est indiqué que le niveau de dalle finie de l'entrepôt sera situé au-dessus de la côte de référence du PPRi, que le revêtement au droit des places de stationnement sera perméable (7 500 m<sup>2</sup> du parking véhicules légers en evergreen et 1 800 m<sup>2</sup> de trottoir perméable, soit au total 0,93 hectare perméable, cf. page 543 du fichier informatique des annexes de l'étude d'impact) et que la majorité des places de stationnement seront disposées parallèlement à l'axe du ruissellement.

La zone magenta autorise les constructions nouvelles si et seulement si elles s'inscrivent dans une continuité et un alignement de bâti existant. Il est indiqué page 330 que la partie du projet en zone magenta, étant donné sa faible surface, ne peut pas être considérée comme une construction nouvelle au sens du PPRi sans plus de justification.

L'autorité environnementale s'interroge sur l'aggravation de l'exposition au risque d'inondation avec la construction d'une installation classée Séveso, pouvant accueillir jusqu'à 981 personnes, ce qui pourrait compliquer l'évacuation en cas d'alerte.

Par ailleurs la perte de zones inondables pourrait aggraver les inondations ailleurs. L'étude doit être complétée et précisée sur ce point.

L'extension du parc d'activités du Val d'Escaut (PAVE2) à Onnaing constitue l'une des quatre zones de projet d'intérêt communautaire (ZPIC) identifiées par le règlement du PPRi. Ce dernier demande pour ces ZPIC la réalisation d'une étude préalable à tous travaux qui doit notamment (cf pages 58 et 90 du règlement du PPRi) :

- justifier que les travaux n'aggravent pas l'aléa pour les tiers situés hors de la zone, que la sécurité des biens et des personnes est garantie au sein de la zone de projet ;
- définir les conditions de réalisation, d'utilisation ou d'exploitation des constructions au sein de la zone.

Or, cette étude est absente du dossier.

De plus, l'étude d'impact indique pages 329 et 330 que le projet ne créera pas de remblais pour les parkings et les voiries, alors que certains plans semblent indiquer le contraire. Par ailleurs, le muret en gabions au nord du site sera disposé perpendiculairement à l'axe de ruissellement principal du sud vers le nord.

Compte-tenu de la localisation du site en zones inondables, l'autorité environnementale recommande :

- d'étudier de manière plus détaillée l'impact des constructions sur les ruissellements et les inondations, ainsi que de l'évacuation du site (jusque 981 personnes présentes) en cas d'inondations et de préciser et compléter les mesures le cas échéant ;
- de justifier que le projet ne créera pas de remblais pour les parkings et les voiries,
- de justifier que le muret en gabions au nord du site disposé perpendiculairement à l'axe de ruissellement principal du sud vers le nord n'engendre pas des impacts indésirables sur l'écoulement des eaux ;
- de compléter le dossier par l'étude préalable à tous travaux exigée par le règlement du PPRi pour l'aménagement de cette zone de projet d'intérêt communautaire ;
- le cas échéant, de définir les mesures ou faire évoluer le projet pour éviter l'aggravation du risque d'inondation et l'exposition des salariés à ce risque.

#### **II.4.4 Risques technologiques**

##### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Selon la page 106 de l'étude d'impact, l'habitation la plus proche est située à environ 100 mètres du site. Plusieurs entreprises sont soumises à autorisation au titre installations classées pour la protection de l'environnement au niveau du parc d'activités de la Vallée de l'Escaut situé de l'autre côté de l'autoroute A2.

Le principal risque lié à l'exploitation du site est le risque d'incendie, avec des effets thermiques et toxiques, d'une ou plusieurs cellules de l'entrepôt et les effets dominos éventuels.

L'entrepôt est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement et est classé Seveso seuil bas.

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

Une étude de dangers (EDD) a été réalisée.

Le risque inondation n'a pas été retenu (EDD page 19), au vu de la conception du projet (pas de remblais en zone inondable et dimensionnement des bassins de rétention des eaux pluviales pour une crue centennale en zone inondable). Cela mériterait d'être mieux justifié (cf. point II.4.3 ci-avant), notamment, l'accès des secours en cas d'incendie et d'inondation simultanés.

De même aucun effet domino n'est attendu de l'autoroute A2 ou des activités industrielles voisines sur le site de projet en raison de leurs éloignements respectifs d'au moins 50 et 150 mètres des bâtiments du projet (EDD page 51) .

L'analyse préliminaire des risques retient (page 92 de l'étude de dangers) comme risque potentiel significatif: l'incendie d'une cellule de stockage, ainsi que le risque de pollution accidentelle et l'émission de gaz toxiques associés. Il est indiqué que des parois coupe-feu de degré supérieur à la durée de l'incendie de la cellule (120 ou 180 minutes) ont été retenues pour maîtriser le risque de propagation à une seule cellule.

L'étude des dangers décline ce risque potentiel en 18 scénarios d'accidents (page 100 et pages 105 à 107 de l'EDD) qui ont fait l'objet d'une analyse détaillée. Les risques d'incendie ont été modélisés avec le logiciel Flumilog pour les scénarios concernés (pages 122 et suivantes de l'EDD). Les simulations montrent que les effets de ces incendies sont tous contenus à l'intérieur des limites de propriété et les résultats sont considérés conformes pour les stockages prévus (page 135 de l'EDD). Les trois scénarios de dispersion des gaz toxiques en cas d'incendie sont modélisés pages 136 et suivantes. Les seuils ne sont jamais atteints pour une cible située à 1,5 mètres de hauteur (cf page 141 de l'EDD). La modélisation de l'opacité des fumées émises par l'incendie d'une cellule de 12 000 m<sup>3</sup> pages 141 et suivantes démontre qu'il n'y aura pas d'incidence sur la visibilité à hauteur du sol de l'autoroute A2.

Les effets des incendies sur la survenance d'une pollution du milieu aquatique (deux derniers scénarios) sont examinés pages 143 et 144 de l'EDD. Deux bassins de rétention déportés et étanches positionnés sous le parking véhicules légers sont prévus pour récupérer les eaux d'extinction et les liquides inflammables ou dangereux, un de 4 000 m<sup>3</sup> pour les deux cellules de produits dangereux et un de 2 850 m<sup>3</sup> pour les cellules de 12 000 m<sup>2</sup> (cf pages 70 à 75 et plan des VRD page 3 du fichier des plans divers).

Au final, selon l'étude de dangers, tous les scénarios ont une gravité considérée comme modérée et présentent donc un risque acceptable (cf page 146 et tableau page 151 de l'EDD).

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 par une étude de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé.*

#### **II.4.5 Énergie, climat et qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment**

##### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site est concerné par le plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas de Calais.

Les espaces agricoles, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone, plus ou moins importants selon leur couvert. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne un déstockage du carbone des sols et une perte du potentiel de stockage de ceux-ci.

La réalisation d'une plateforme logistique génère du trafic routier, source de nuisances atmosphériques et de gaz à effet de serre.

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

##### Mobilité et trafic routier

Le site sera uniquement desservi par voie routière. Le trafic routier journalier généré par le projet n'est pas clairement défini dans le dossier. Les chiffres présentés diffèrent selon les pages de l'étude d'impact et les documents. L'étude acoustique l'estime à 935 poids-lourds et 1 635 véhicules légers en le détaillant page 589 du fichier informatique des annexes à l'étude d'impact, mais des chiffres

différents et non cohérents entre eux sont cités pages 212, 287 et 342 de l'étude d'impact<sup>3</sup>. L'augmentation du trafic sur l'A2 et les autres axes induite par le projet, ainsi que les conséquences sur le fonctionnement des deux échangeurs autoroutiers et les giratoires voisins n'ont pas été évaluées.

La thématique des transports en commun et des déplacements doux n'est pas abordée par l'étude d'impact. Il est seulement indiqué page 342 de l'étude d'impact qu'un abri à vélos sera mis en place et qu'il y aura une incitation au covoiturage, à l'utilisation des transports en commun et une sensibilisation à de nouvelles pratiques pour les usagers du parc Action. Il est indiqué brièvement page 273, que la commune est desservie par trois lignes de bus dont un arrêt est à environ un kilomètre du projet. Il conviendrait d'approfondir l'analyse de ces dessertes ainsi que celles des modes doux afin de définir les mesures nécessaires pour faciliter leur usage.

Le plan masse du projet intègre des places réservés pour les voitures électriques.

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

- l'estimation précise du trafic routier journalier généré par le projet et de l'augmentation du trafic sur l'autoroute A2 et les autres axes, ainsi que les conséquences sur le fonctionnement des deux échangeurs autoroutiers et les giratoires voisins ;*
- l'analyse des transports en commun et des liaisons douces, ainsi que par les mesures clairement définies prises pour faciliter et encourager leur utilisation et réduire le trafic routier.*

#### Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, climat

Alors que la destination des produits est connue (magasins Action), le dossier ne précise pas les distances de déplacement des marchandises ~~et des salariés~~ engendrées par le projet. Il ne précise pas non plus les distances de déplacement des salariés. Il est nécessaire de comparer la situation projetée avec celle actuelle.

Concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact présente pages 102 et suivantes le bilan de la qualité de l'air sur l'aire de Valenciennes en se basant sur deux stations de mesures d'ATMO<sup>4</sup> situées à plus de cinq kilomètres du projet. Aucune quantification des émissions de polluants atmosphériques générés par le trafic induit par le projet n'a été réalisée.

Les émissions de gaz à effet de serre du projet n'ont également pas été évaluées.

Pour rappel, la lutte contre le changement climatique est une priorité des politiques publiques et la prise en compte du climat doit être intégrée dans l'étude d'impact (cf article R122-5 du code de l'environnement). 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<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Il est estimé page 342 de l'étude d'impact à 935 véhicules légers (VL) et 1 635 poids-lourds (PL). Page 212, le nombre quotidien de poids-lourds (livraison / expéditions, sous-traitants, ...) est indiqué de 635 (camions fournisseurs et camions Action). Puis page 287 il est estimé à 700 VL par jour et 400 PL par jour.

<sup>4</sup> **ATMO** : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

<sup>5</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf)

Il conviendrait de réaliser une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec la phase de construction et l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, et prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement.

Les mesures prévues pour limiter les rejets atmosphériques précisées page 206 consistent uniquement à réduire la vitesse à 30 km/h au sein du site et à la sensibilisation du personnel à l'utilisation du covoiturage et des transports en commun disponibles.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'estimer les déplacements induits par le projet ;*
- *de réaliser une analyse des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec la phase de construction et l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, et prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement et de prévoir des mesures plus ambitieuses pour réduire les rejets atmosphériques et les gaz à effet de serre liés au trafic.*

Par ailleurs, il est à noter que le projet induit la destruction de 17,7 hectares de terres agricoles et de 0,5 hectare de prairie (cf page 292 de l'étude d'impact). La perte de stockage de carbone liée à cette artificialisation n'a pas été estimée. Des mesures auraient pu être étudiées afin de réduire ou compenser les émissions de gaz à effet de serre comme le choix d'une implantation sur une friche pour réduire le déstockage du carbone, une végétalisation des toitures ou la plantation de boisements sur le site du projet ou d'autres secteurs.

*L'autorité environnementale recommande d'estimer la perte de stockage de carbone générée par le projet et d'étudier des mesures complémentaires permettant de réduire et/ou compenser les émissions de gaz à effet de serre et la perte de stockage de carbone.*

### Énergie

La consommation d'électricité, qui concerne l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention, le chauffage des locaux, n'a pas été estimée. De plus, une étude pour diversifier les sources d'énergie, et notamment utiliser des énergies renouvelables, aurait dû être menée afin de vérifier la faisabilité d'y recourir.

Bien que l'article 47 de la loi 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat impose pour les bâtiments logistiques un procédé de production d'énergies renouvelables ou un système de végétalisation basé sur un mode cultural garantissant un haut degré d'efficacité thermique et d'isolation et favorisant la préservation et la reconquête de la biodiversité ou toute autre disposition aboutissant au même résultat, le projet ne prévoit pas l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture.

De plus, la loi du 10 mars 2023, relative à l'accélération des énergies renouvelables (article 40) impose de couvrir au moins la moitié de la surface du parc de stationnement, celui-ci couvrant plus de 1500 m<sup>2</sup>, d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables.

La pose de panneaux photovoltaïques notamment sur les cellules de l'entrepôt ne stockant pas de produits inflammables ou sur des ombrières au niveau des parkings pourrait être envisagée. La quantité de gaz à effet de serre non produite grâce cette installation photovoltaïque pourrait

compenser en partie la production totale de gaz à effet de serre générée par le projet. Des mesures complémentaires pourraient être également prises pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique et donc réduire les émissions de gaz à effet de serre associées : conception bioclimatique du bâti : isolation optimale, utilisation du solaire passif (lumière et chaleur) dans les bureaux et les entrepôts ; ventilation naturelle ; chauffage et eau chaude sanitaire des bureaux issus de sources d'énergies renouvelables.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'analyser le potentiel de production d'énergies renouvelables du site ;*
- *d'étudier des solutions d'installation de panneaux solaires sur les cellules de l'entrepôt et sur des ombrières au niveau des parkings afin de compenser en partie la production totale de gaz à effet de serre générée par le projet ;*
- *de prévoir des mesures complémentaires pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique.*