Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

Avis de la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France sur le projet de création des entrepôts logistiques des sociétés Logmatz et Reslog à Ressons-sur-Matz (60)

actualisation de l'avis n°2018-3033 du 4 décembre 2018

n°MRAe 2019-3982 et 2019-3983

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France a été saisie pour avis le 1er octobre 2019 sur les projets de création des entrepôts logistiques des sociétés Logmatz et Reslog à Ressons-sur-Matz, dans le département de l'Oise.

***

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, les dossiers de demande d'autorisation environnementale ont été transmis le 1er octobre 2019 pour avis à la MRAe.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 4 octobre 2019 :

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

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 12 novembre 2019, Mme Agnès Mouchard, membre permanent, 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. 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 L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

Le projet consiste à construire deux entrepôts logistiques, d'une superficie de 10,95 et 3,9 hectares, sur un parc logistique unique : un bâtiment A porté par la société Logmatz et un bâtiment B porté par la société Reslog. L'aménagement des voiries communes est assurée par la société Matzim, aménageur de l'ensemble du parc logistique d'une surface d'environ 32 hectares. L'autorité environnementale a déjà rendu un avis le 4 décembre 2018 sur une version précédente de l'étude d'impact (datée de juillet 2018) du projet d'aménagement du parc logistique.

L'étude d'impact version septembre 2019, jointe à chaque dossier de demande d'autorisation des sociétés Logmatz et Restlog, est globalement inchangée et n'a pas tenu compte des recommandations de l'avis rendu par l'autorité environnementale en 2018.

Concernant la biodiversité, le principal impact du projet est la destruction de 540 mètres de haies multistrates arbustives présentes sur le talus de la route départementale 82 et au centre du site. Des prospections complémentaires sur ces haies, notamment sur la présence de chiroptères, sont à réaliser afin de proposer des mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts sur les espèces protégées et prévenir les pertes de fonctionnalité.

L'étude d'incidence Natura 2000 devra être complétée par l'analyse des incidences sur la totalité des sites présents dans un rayon de 20 km autour du projet, et en particulier sur la zone de protection spéciale FR2212001 « forêts picardes : Compiègne-Laigue-Ourscamps ».

L'étude d'impact ne comporte pas de quantification des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dues au trafic routier lié au projet et, a fortiori, de propositions de mesures de réduction de celles-ci. L'étude d'impact de 2018 indiquait que l'aménageur envisageait l'installation éventuelle de panneaux solaires en toiture du grand bâtiment A. L'étude d'impact de 2019 ne reprend plus cette proposition et se contente d'évoquer l'installation éventuelle de panneaux solaires en toiture des bureaux du bâtiment A pour l'éclairage et la production d'eau chaude sanitaire.

Une étude de danger complète chaque dossier de demande d'autorisation des sociétés Logmatz et Reslog. Ces études montrent que la mise en place des différentes mesures proposées permet de réduire la gravité et la probabilité des phénomènes dangereux. L'analyse est toutefois à compléter, notamment sur les conséquences d'un incendie en termes de perte de visibilité.

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

Avis détaillé

I. Le projet de création des entrepôts logistiques Logmatz et Reslog à Ressons-sur-Matz

Le projet consiste à construire deux entrepôts logistiques implantés côte à côte dans un parc logistique d'environ 32 hectares situé sur la commune de Ressons-sur-Matz, dans le département de l'Oise. Le projet de création de ce parc logistique a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 4 décembre 2018[1] portant sur une étude d'impact en version 2018.

Localisation du parc d'activités (source : étude d'impact page7)

Un entrepôt, le bâtiment A, est porté par la société Logmatz et l'autre, le bâtiment B, par la société Reslog. L'aménagement des voiries communes est réalisé par la société Matzim, aménageur de l'ensemble du parc logistique.

Le bâtiment de Logmatz, d'une superficie de 109 500 m², se situe à l'ouest du parc sur un terrain de 21,3 hectares. Le bâtiment de Reslog aura une superficie de 39 000 m² et occupera la partie est sur 9,4 hectares.

1Avis MRAe n°2018-3033 du 4 décembre 2018

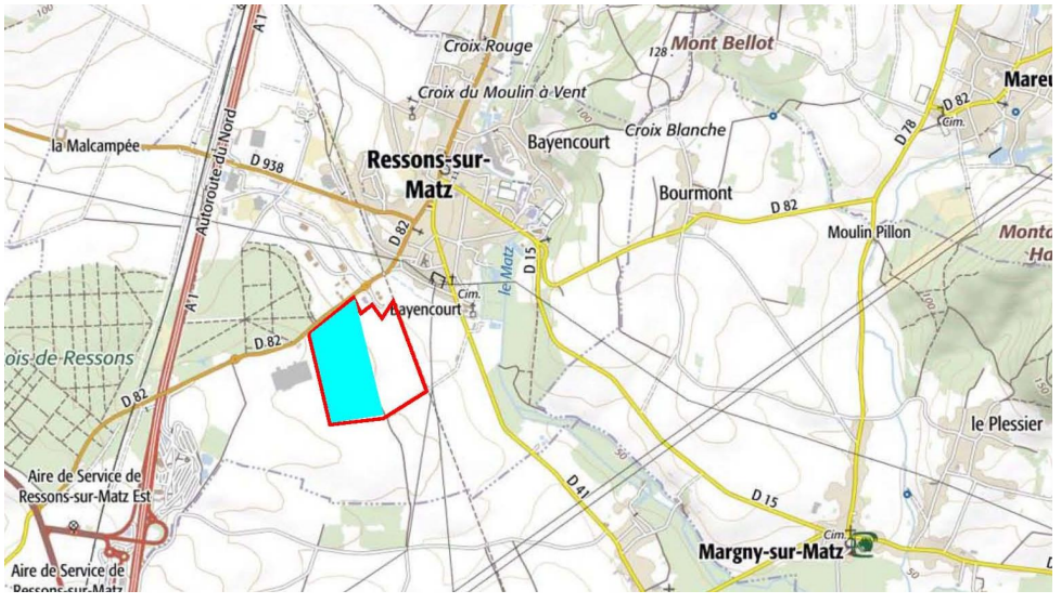


Figure 1 : Localisation du projet (extrait carte IGN)

Localisation du projet Logmatz (source : note non technique Logmatz page 7)

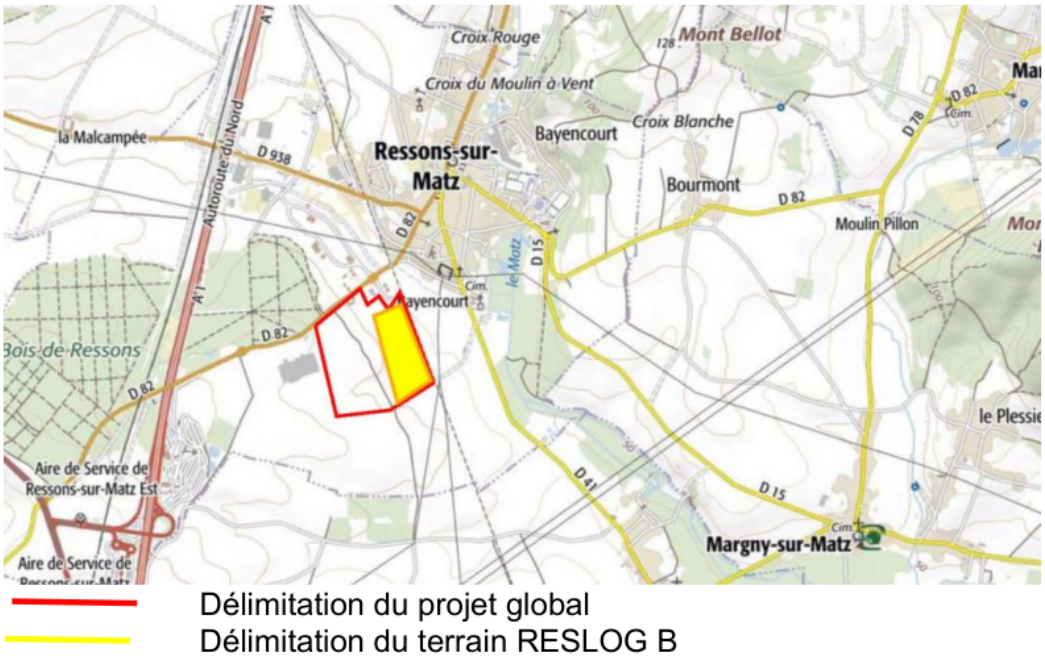


Figure 1 : Localisation du projet (extrait carte IGN)

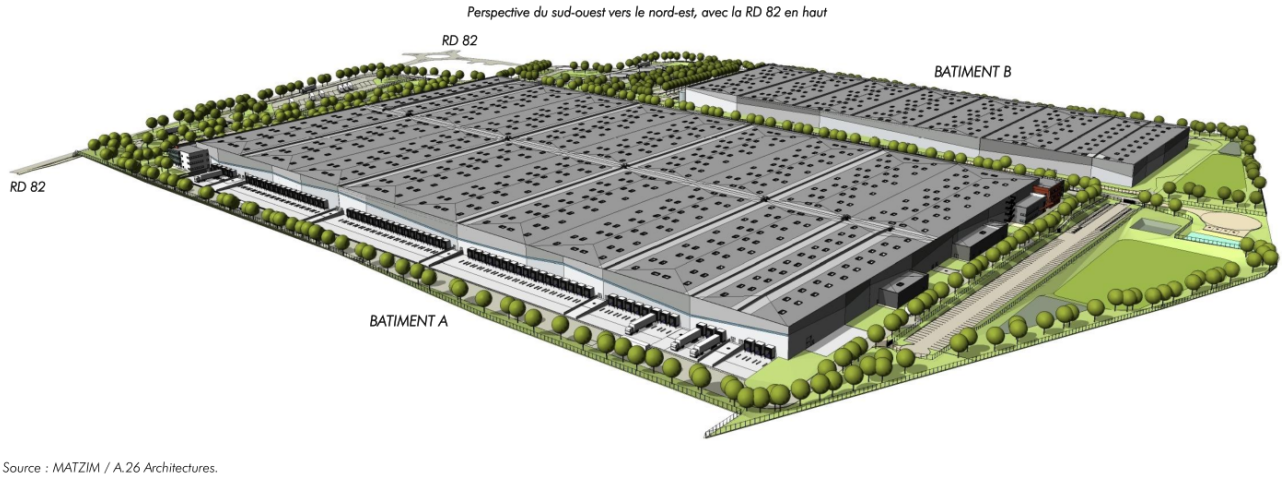
Localisation du projet Reslog (source : note non technique Reslog page 7)

Les hauteurs des 2 bâtiments seront de 13,68 mètres au point haut pour le bâtiment A et de 13,8 mètres pour le bâtiment B.

Les 2 bâtiments sont composés d'une zone de stockage à laquelle sont associés des bureaux, des locaux sociaux et des locaux techniques. Il s'agit de bâtiments logistiques permettant la réception de marchandises, leur stockage et leur tri avant distribution vers les destinataires finaux. Les marchandises seront des produits de grande consommation à l'exception des produits frais (il n'y a pas de zone réfrigérée dans ces entrepôts).

L'étude d'impact porte sur l'ensemble du site à aménager de 32 hectares environ. Elle est commune aux deux bâtiments (étude d'impact version septembre 2019). Une étude de danger spécifique pour chacun des deux bâtiments a été réalisée.

Les sociétés Logmatz et Reslog ont déposé chacune une demande d'autorisation environnementale afin d'exploiter un entrepôt de stockage de matières combustibles sous les rubriques 1510, 1530, 1532, 2662 et 2663 de la nomenclature des installations classées. Ces dossiers intègrent une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour le projet global pour la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature pour le rejet des eaux pluviales dans les eaux superficielles.



Perspective sur les bâtiments A et B (source : étude d'impact page 221)

II. Analyse de l'autorité environnementale

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

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

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique (pages 6 à 21 de l'étude d'impact) reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet d'aménagement de la plateforme logistique dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Par contre, il est peu illustré par des documents iconographiques et il serait préférable qu'il fasse l'objet d'un document séparé aisément repérable. Il est complété par une notice non technique pour chaque entrepôt, qui présente chaque projet de construction.

L'autorité environnementale recommande de faire du résumé non technique un document séparé aisément repérable et illustré par des documents iconographiques.

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

L'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays des Sources, le plan local d'urbanisme de Ressons-sur-Matz, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Oise-Moyenne en cours d'élaboration, est analysée aux pages 155 à 164 et 271 à 273 de l'étude d'impact.

En revanche, l'articulation avec le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Seine-Normandie n'a pas été analysée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse de l'articulation du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Seine-Normandie.

Concernant les autres projets connus, les cumuls d'impact sont analysés page 268 de l'étude d'impact, qui conclut à l'absence de cumul d'impact. Cette analyse n'appelle pas d'observations.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact ne mentionne pas de scénarios de substitution à la localisation des bâtiments et le justifie (page 14 de l'étude d'impact) par le fait que le terrain est situé à côté de celui de la société FM Logistic réalisé en 2012, par la proximité de la région parisienne et par la présence d'un échangeur sur l'autoroute A1.

Cette justification ignore une partie des enjeux environnementaux à prendre en compte, tels que l'artificialisation des sols, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. D'autres variantes prenant en considération ces enjeux auraient dû être proposées, par exemple pour réduire l'emprise foncière du projet, ou des solutions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes de surface occupée et imperméabilisée, par exemple en lien avec la hauteur des bâtiments, et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement[2] et objectifs de développement.

2 Consommation d'espace, biodiversité, eau, risques technologiques, nuisances, qualité de l'air en lien avec la mobilité

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

Les deux entrepôts s'implantent sur un terrain agricole d'environ 32 hectares et en tout 14,85 hectares seront bâtis, auxquels s'ajoutent les voiries de desserte externes et internes aux lots et les parkings.

Comme l'autorité environnementale l'a déjà relevé dans son avis du 4 décembre 2018 sur le projet de parc logistique, l'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface de plus de 20 hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols et une diminution des capacités de stockage de carbone.

Ces impacts ne sont pas étudiés et, a fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation et les parkings, ou de la compenser, comme par la végétalisation des toitures, ne sont pas envisagées.

S'agissant des parkings il est prévu 700 places pour les véhicules légers pour les 2 entrepôts. Les besoins en termes de consommation d'espace pour les parkings ne sont pas justifiés par une démonstration précise des besoins .

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

II.4.2 Milieux naturels, biodiversité et sites Natura 2000

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site d'implantation des entrepôts est en dehors de tout zonage naturel réglementaire ou d'inventaire. Cependant, une continuité écologique de type multitrames aquatiques, correspondant au cours d'eau le Matz, identifiée par le diagnostic du schéma régional de cohérence écologique de la région Picardie est située à 400 mètres à l'est du site.

Deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) sont présentes à proximité :

- la ZNIEFF de type 1 n°220014085 « massif de Thiescourt/Attiche et bois de Ricquebourg » à 1,3 km sur la commune de Ressons-sur-Matz ;
- la ZNIEFF de type 1 n°220005062 « bois et pelouses de la vallée de la Somme d'Or à Belloy et Lataule » à 2,6 km.

Au moins 5 sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 20 km autour du projet, dont le plus proche est la zone spéciale de conservation (directive « habitats ») FR2200369 « réseau de coteaux crayeux du basin de l'Oise aval (Beauvaisis) » à 4,3 km.

La base de données environnementales « Clicnat » de l'association Picardie Nature signale sur le territoire communal la présence d'une centaine d'espèces protégées d'oiseaux, dont 9 espèces rares ou très rares d'oiseaux, de deux espèces de chauves-souris, de 6 espèces protégées de batraciens

dont une rare (la Grenouille rieuse) et de 2 espèces protégées de reptiles.

La base de données « Digitale2 » (système d'information sur la flore et la végétation sauvage) du Conservatoire botanique national de Bailleul ne signale aucune espèce végétale patrimoniale.

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la biodiversité

Un diagnostic écologique (pages 74 et suivantes de l'étude d'impact) a été réalisé sur la base de trois sorties de terrain (16 mars 2016, 29 mai et 2 novembre 2017) et d'une analyse bibliographique.

L'essentiel de l'emprise est constituée de champs cultivés d'un seul tenant. Parmi les sept types d'habitats identifiés, les haies multistrates arbustives présentes sur le talus de la route départementale 82 et au centre du site le long du chemin agricole d'un linéaire total de 540 m, qui seront détruites par le projet, sont présentées comme des zones refuges et de nidification possible, relevant d'un enjeu de conservation qualifié de moyen.

150 espèces végétales ont été identifiées. Aucune espèce protégée n'a été trouvée, mais une espèce exotique envahissante, le Buddleja de David, a été repérée. Il est indiqué qu'il est nécessaire d'éviter l'expansion de cette espèce mais aucune mesure n'est présentée.

L'autorité environnementale recommande de prévoir, notamment en phase travaux, des mesures pour éviter la dispersion du Buddleja de David, espèce exotique envahissante présente sur le site.

Cinq espèces de mammifères ont été identifiées, une seule espèce d'amphibien a été aperçue et aucun reptile. 23 espèces d'invertébrés ont été également relevées. Seules 27 espèces d'oiseaux ont été observées, dont 16 protégées, sur la centaine signalée par la bibliographie, ce qui interroge sur la suffisance de l'inventaire.

L'étude d'impact (page 89) indique que des vieux chênes présents sur le site avec des cavités peuvent servir de site de repos voire de reproduction pour les chiroptères. Or, il n'y a pas eu de prospection de gîtes pour les chiroptères, ni d'inventaire de nuit pour vérifier leur présence.

L'aménagement entraînera la destruction de 540 mètres de haies. La plantation de 1 580 mètres de haies et 0,306 hectare de boisement est proposée en mesure de compensation pour attirer les espèces vers les nouveaux aménagements.

Cependant, ces aménagements restent sur l'emprise du projet et ne peuvent donc pas servir de refuge aux espèces en phase travaux. De plus, l'âge des haies n'est pas pris en compte. Les nouvelles haies n'auront pas la fonctionnalité des anciennes avant plusieurs années. Enfin, la proximité des aménagements futurs perturbera la faune. Il y aura donc bien une perte de fonctionnalité malgré le linéaire de haies plus important.

Les haies représentant un habitat potentiel d'espèces protégées, une étude complémentaire doit être conduite pour vérifier si une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées est nécessaire et pour proposer des mesures adaptées aux enjeux.

L'autorité environnementale recommande de :

- *réaliser des prospections complémentaires sur le site (terrains cultivés et haies), notamment pour détecter la présence de chiroptères et d'oiseaux et le cas échéant, proposer des mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts sur les espèces protégées ;*

- *proposer des mesures complémentaires d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet sur les milieux naturels et leur fonctionnalité, l'implantation de nouvelles haies étant insuffisante pour restaurer ces fonctionnalités.*

Enfin, la réalisation du projet va aboutir à la fragmentation du territoire : la partie est de la forêt de Ressons va se retrouver à terme encerclée par l'autoroute A1 et les zones d'activité et entrepôts. Les incidences de cette fragmentation sur la faune présente dans cette forêt doivent être étudiées.

L'autorité environnementale recommande d'étudier les incidences du projet sur la fragmentation du territoire et notamment ses conséquences sur la partie est de la forêt de Ressons et de proposer le cas échéant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires.

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

L'étude d'incidence Natura 2000 (pages 217 et 218 de l'étude d'impact) porte uniquement sur la zone spéciale de conservation FR2200369 « réseau de coteaux crayeux du basin de l'Oise aval (Beauvaisis) » située à 4,3 km.

Elle conclut à l'absence d'impact lié au projet d'entrepôts sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation de ce site, notamment les rapaces nicheurs.

Cependant, les autres sites Natura 2000 présents dans un périmètre de 20 km[3] n'ont pas été étudiés. En particulier, l'absence d'incidences sur les espèces protégées de la zone de protection spéciale FR2212001 « forêts picardes : Compiègne-Laigue-Ourscamps » située à 13 km est à vérifier. En effet, la base de donnée Clicnat signale la présence sur le territoire communal de plusieurs espèces d'oiseaux[4] ayant justifié la désignation de ce site, dont certaines sont susceptibles de nidifier dans les champs cultivés (Busard cendré et Busard Saint-Martin par exemple).

L'autorité environnementale recommande de conduire l'évaluation sur l'ensemble des sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 km autour des limites communales sur lesquels le projet peut avoir une incidence, et en particulier sur la zone de protection spéciale FR2212001 « forêts picardes : Compiègne-Laigue-Ourscamps ».

II.4.3 Ressource en eau et milieux aquatiques

➢ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site d'implantation du projet est situé à 400 mètres de la zone à dominante humide la plus proche identifiée par le SDAGE du bassin Seine-Normandie.

Il fait partie de l'aire d'alimentation du captage « nouveaux puits » de Ressons-sur-Matz mais n'est pas concerné par les périmètres de protection rapprochée et éloignée.

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

Une étude de délimitation de zones humides a été réalisée sur la base de critères botanique et pédologique (cf pages 57 et suivantes de l'étude d'impact). Ainsi, 27 sondages pédologiques ont été

3 Guide Natura 2000 : http://www.natura2000-picardie.fr/documents_incidences.html

4 Alouette lulu, Bondrée apivore, Busard cendré, Busard Saint-Martin, Cigogne blanche, Faucon émerillon, Milan noir, Pic mar, Pic noir, Sterne pierregarin

faits. Cette étude conclut à l'absence de zone humide sur le site.

Toutes les eaux pluviales seront traitées et infiltrées sur le terrain d'assiette de l'opération et les bassins de rétention sont dimensionnés pour une période de retour de 100 ans compte tenu de l'absence d'exutoire à l'échelle du site.

Les deux bâtiments logistiques seront raccordés au réseau d'eaux usées de l'impasse JM Julien en entrée de site.

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

II.4.4 Nuisances sonores

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La réalisation d'une plateforme logistique génère du trafic routier, source de nuisances sonores et atmosphériques.

L'habitation la plus proche se situe de l'autre côté de la route départementale 82, en face du site du projet. Les autres habitations les plus proches sont à plus de 250 mètres.

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

L'étude de trafic a été réalisée et actualisée en mai 2019 (cf pages 247 et suivantes de l'étude d'impact). Le trafic généré par le projet est estimé à 550 camions et 450 véhicules légers par jour en entrée de site et les mêmes chiffres en sortie. L'accès au site ne peut se faire que par route. L'impact sur les trafics sera donc permanent et continu.
Concernant le bruit, une étude acoustique également actualisée en 2019 a été faite sur la base d'une campagne de mesures de 7 points (cf pages 224 et suivantes de l'étude d'impact). Le trafic routier généré par le projet sur la route départementale 82 aura un impact significatif uniquement sur l'habitation située de l'autre côté de cette voie.

Deux solutions sont envisagées et sont efficaces : soit un écran acoustique de 2,5 mètres de haut et de 100 mètres de longueur sera réalisé en haut de talus en limite de propriété de l'habitation, soit la vitesse sera réduite de 80 à 50 km/h sur la route départementale 82.

Cependant, le dossier ne précise pas si la solution de réduction de limitation de la vitesse sur la RD82 a été acceptée par le conseil départemental ni quelle mesure est finalement retenue.

L'autorité environnementale recommande de :

- *préciser dans l'étude d'impact quelle est la mesure qui est finalement retenue pour la réduction des nuisances sonores sur l'habitation située au nord du site de l'autre côté de la voie et, dans l'hypothèse où la solution de réduction de la limitation de la vitesse a été retenue, si elle est acceptée par le conseil départemental gestionnaire de la voie ;*
- *vérifier le respect des seuils réglementaires en matière de bruit après mise en service des projets ;*
- *compléter, le cas échéant, les mesures.*

II.4.5 Risques technologiques

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le principal risque lié à l'exploitation du site est le risque d'incendie d'une cellule d'un des entrepôts. Les premières habitations sont à environ 30 mètres.

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

L'étude de dangers permet de présenter les mesures préventives et de protection mises en place pour éviter ou limiter les effets d'un incendie sur le site.

L'étude d'impact cite les dangers liés aux installations classées pour la protection de l'environnement et renvoie aux études de danger des deux bâtiments (elle renvoie à tort uniquement sur celle du bâtiment A).

Les deux études de danger prennent en compte le risque d'incendie, la dispersion des gaz de combustion, la dispersion des eaux d'incendie ainsi que l'explosion des chaufferies gaz.

Concernant le bâtiment A Logmatz, les zones d'effet restent toutes dans les limites de propriété. Par contre, concernant le bâtiment B Reslog, les flux thermiques sortent en dehors des limites de propriété, mais ne touchent pas de bâtiments, ni de voies ferrées, ni de voies à grande circulation. Seule la voie commune aux deux entrepôts est concernée, ainsi que les espaces verts, la cour camion du bâtiment A et une petite partie du champ voisin (cf page 75 de l'étude de dangers du bâtiment B). Cependant, les conséquences d'un incendie en termes de perte de visibilité n'ont pas été étudiées. Du fait de la température élevée des fumées attendue en cas d'incendie, il devra être justifié que la visibilité aux différentes hauteurs étudiées (1,8 mètre, 5 mètres, 10 mètres, 20 mètres) n'est pas modifiée, dans toutes les conditions de vent et de stabilité.

L'autorité environnementale recommande de compléter les études de danger par une analyse des conséquences d'un incendie en termes de perte de visibilité à toutes les hauteurs et dans toutes les conditions de vent et de stabilité.

L'effet domino avec les entreprises voisines est pris en compte par chaque étude de danger. Le bâtiment A se situe à côté de l'établissement FM Logistic qui stocke des produits chimiques et est classé Seveso seuil haut. La page 27 de l'étude de danger du bâtiment A précise que les zones de danger sont maîtrisées par l'exploitant de FM Logistic dans les limites imposées par la réglementation et ne présentent pas de risque pour les nouveaux entrepôts et leur personnel.

Cependant, des zones d'extension des nuages de fumées d'un éventuel incendie ont été délimitées pour les différents produits stockés sur la plateforme FM Logistic (seuil des effets irréversibles pour une exposition de 60 minutes à des concentrations de substances agro-pharmaceutiques, d'engrais, de produits toxiques…). Ces zones couvrent la partie ouest de l'emprise du centre logistique, sur une centaine de mètres à partir de la limite de propriété FM Logistic. Un confinement des personnes devra y être prévu en cas de pollution atmosphérique accidentelle.

L'autorité environnementale recommande de prévoir dans l'étude de dangers du bâtiment A (porté par la société Logmatz) des mesures de confinement des personnes en cas de pollution atmosphérique accidentelle générée par l'établissement FM Logistic classé Seveso seuil haut.

II.4.6 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La communauté de communes du Pays des Sources, dont fait partie la commune de Ressons-sur-Matz, a élaboré un plan Climat Energie territorial dès 2010. Ce document fixe des orientations pour réduire les consommations d'énergie (énergies fossiles notamment), préserver la qualité de l'air, limiter les émissions de gaz à effet de serre afin de lutter contre le réchauffement climatique et promeut le développement des énergies renouvelables locales.

Les espaces cultivés, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone. La substitution d'un espace cultivé par une surface imperméabilisée entraîne un déstockage du carbone des sols.

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

Concernant la qualité de l'air, le dossier aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant les données du bilan territorial de la qualité de l'air à l'échelle du syndicat mixte de la Vallée de l'Oise dont fait partie la commune de Ressons-sur-Matz. La qualité de l'air en 2015 est de bonne qualité sur le secteur d'étude, même si des épisodes avec de fortes concentrations d'ozone en été ou de particules fines en hiver peuvent conduire à une dégradation de l'atmosphère. L'ensemble des rejets atmosphériques susceptibles de se produire est présenté.

L'étude d'impact (page 262) indique que le principal facteur de dégradation de la qualité de l'air sera la circulation automobile générée par le projet, mais aucune étude sur le sujet n'a été réalisée.

Les lignes de transport en commun desservant Ressons-sur-Matz, la possibilité de créer un nouvel arrêt au droit du giratoire de l'impasse JM Julien, ainsi que les mobilités douces sont prises en compte par l'étude d'impact (pages 254-255).

Aucune analyse relative à un plan de déplacements d'entreprise n'est présente dans le dossier.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et d'émission de gaz à effet de serre du projet.

La consommation totale d'énergie de la zone logistique a été évaluée à 280MWh d'énergie primaire par an (page 244 de l'étude d'impact). Par contre la consommation d'énergie et les émissions associées liées au trafic généré par le projet ne sont pas analyséees.

Plusieurs mesures sont prises pour limiter la consommation énergétique du centre logistique et donc pour 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 (l'éclairage naturel sera assuré par des lanterneaux en toiture et, pour le bâtiment A, par une fente translucide en polycarbonate alvéolaire, courant le long des façades et éclairant les zones de préparation de l'entrepôt) ;
- ventilation naturelle ;
- développement des énergies renouvelables avec une priorité donnée à l'autoconsommation (voir ci-après) ; cependant, le permis de construire du bâtiment A précise qu'il sera chauffé par des chaufferies au gaz et des climatiseurs réversibles pour les bureaux.

Par contre, rien n'est évoqué pour réduire les émissions liées à l'activité logistique.

Le potentiel en énergies renouvelables du site a été évalué (pages 245 et 246 de l'étude d'impact).

L'étude d'impact dans sa version de 2018 précisait que l'aménageur envisageait l'installation éventuelle de panneaux solaires en toiture du grand bâtiment A : 25 600 modules photovoltaïques de 1,64 m x 1 m pourraient ainsi couvrir toute la surface du bâtiment, fournissant une puissance de 5 MW. L'étude d'impact de 2019 ne reprend plus cette proposition et se contente d'évoquer l'installation éventuelle de panneaux solaires en toiture des bureaux du bâtiment A pour l'éclairage et la production d'eau chaude sanitaire.

Aucun engagement définitif n'est donné et l'attestation RT 2012 du permis de construire du bâtiment A de 2018 indiquait la production d'eau chaude sanitaire par ballons électriques. L'installation des mêmes dispositifs devrait également être réalisée pour le bâtiment B.

L'installation de panneaux solaires sur ombrières au niveau des parkings de véhicules légers pourrait également être envisagée.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures de réduction de la consommation d'énergie fossile liée au trafic routier et les émissions associées, et de produire un engagement sur l'installation de systèmes de production d'énergie renouvelable concernant les deux bâtiments, qui pourront compenser pour partie la consommation d'énergie fossile engendrée par le projet.