



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 d'une plateforme logistique
de la société SCAPARF
à Ressons-sur-Matz (60)**

n°MRAe 2020-4479

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts de France s'est réunie le 27 août 2020 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de construction d'une plateforme logistique à Ressons-sur-Matz, dans le département de l'Oise.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Hélène Foucher, Valérie Morel, MM. Philippe Ducrocq et Pierre Noualhaguet.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, 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.

* *

Par suite de la décision du Conseil d'État n° 400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis le 29 juin 2020 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 10 juillet 2020 :

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

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

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

Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

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

Synthèse de l'avis

La société SCAPARF projette la construction d'une plate-forme logistique d'environ 25 000 m² sur la commune de Ressons-sur-Matz, dans le département de l'Oise.

Le site sera dévolu à l'entreposage de produits cosmétiques, d'hygiène et de beauté destiné à la grande consommation. L'installation sera classée Seveso¹ Seuil bas.

Le projet s'implante sur un terrain d'assiette de 11,4 hectares, en bordure de l'aire de service autoroutière de Ressons-sur-Matz, en zone de servitudes d'utilité publique de phénomènes dangereux thermiques de cette aire de service de l'autoroute A1, liée au transport de matières dangereuses. Le courrier de transmission de l'étude de dangers évoque un projet de la SANEF destiné à modifier ces servitudes.

L'étude de dangers du projet de plateforme affirme, sur la base d'un addendum à l'étude de dangers de l'aire d'autoroute réalisé en mai 2020, qu'aucun effet domino en cas d'évènement survenant sur cette aire n'est à prendre en compte. Cet addendum n'est pas joint et en l'état du dossier, l'autorité environnementale note que l'entrepôt se trouve partiellement à l'intérieur de la zone de dangers générés par l'aire d'autoroute voisine.

L'autorité environnementale recommande d'étudier une variante de localisation en dehors de cette zone de dangers.

Par ailleurs, de manière générale, l'étude d'impact présente des insuffisances et doit être complétée, notamment concernant les impacts cumulés avec les autres projets d'entrepôts sur la commune, qui n'ont pas été pris en compte. L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 présente des données erronées et doit être corrigée et complétée.

Des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols sont aussi à rechercher.

Les mesures de réduction des émissions du trafic routier et de recours aux énergies renouvelables sont à compléter.

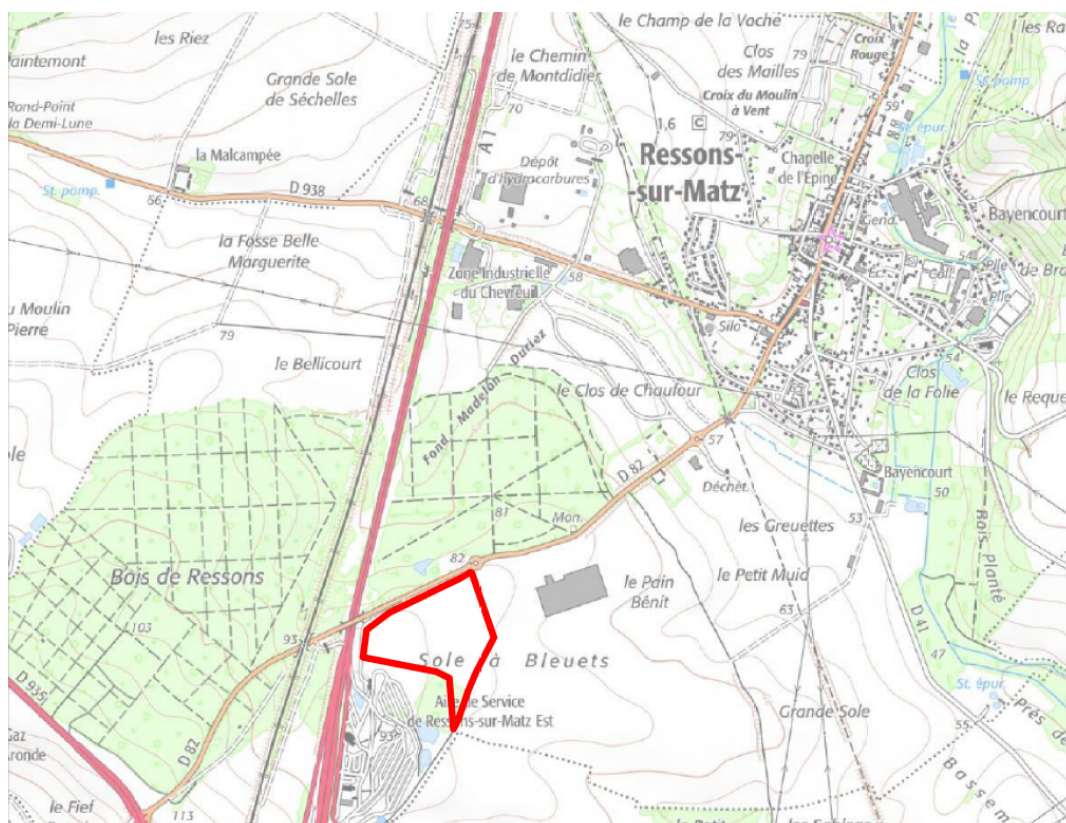
Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

¹ 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.

Avis détaillé

I. Le projet de construction d'une plateforme logistique à Ressons-sur-Matz

La société SCAPARF projette la construction d'une plate-forme logistique d'environ 25 000 m² sur la commune de Ressons-sur-Matz, dans le département de l'Oise. Le site est dévolu à l'entreposage de produits cosmétiques, d'hygiène et de beauté destinés à la grande consommation.



Localisation du projet entouré en rouge (source : plan de situation - dossier)

Le projet s'implante sur un terrain d'assiette de 11,4 hectares sur des terres cultivées en bordure de l'aire de service de l'autoroute A1, en zone de servitudes d'utilité publique de phénomènes dangereux thermiques, liées au transport de matières dangereuses.

Il comprend :

- la construction de quatre entrepôts, pour un volume de 319 100 m³, dont la hauteur maximale sera de 16,79 m : quatre cellules de surfaces respectives de 7 994 m², 10 750 m², 1 733 m² et 3 437 m², ainsi que 1 212 m² de bureaux ;
- l'aménagement de voiries (22 106 m²) et de parkings : un parking pour véhicules légers de 123 places et un parking poids-lourds de 30 places ;

- la création d'un bassin d'infiltration de 2 408 m³ et d'un bassin de rétention étanche de 4 373 m³ ;
- la construction d'un merlon de terre de 6 mètres de haut vis-à-vis de la voirie et de 105 mètres de long, au sud est du terrain, ayant une fonction d'écran thermique.

Au moins 4,6 hectares seront artificialisés.



plan masse du projet (source : dossier RES2_PC 2-1)

Le projet est soumis à autorisation environnementale au titre des installations classées pour l'environnement pour les produits stockés qui sont inflammables, comburants ou dangereux pour l'environnement (rubriques n° 1510, 1530, 2662, 2663, 4320, 4321, 4330, 4331, 1436, 1450, 4440, 4441, 4510 et 4511). Compte tenu des volumes stockés relativement importants, il sera classé Seveso² Seuil bas (étude d'impact page 1).

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre des rubriques n°1 et 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

L'autorité environnementale est saisie au titre de la demande de permis de construire. Le dossier comprend une étude d'impact et une étude de dangers.

² 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.

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, aux milieux naturels et à la biodiversité, dont Natura 2000, à l'eau, aux risques technologiques, à l'énergie, au climat, 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 (dossier 4a.RES2) présente l'environnement du site, l'impact du projet et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour chacun des champs de l'environnement. Cependant, il ne présente pas une cartographie permettant de superposer tous les enjeux environnementaux aux installations prévues sur le site.

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

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

Le projet est situé en zone à urbaniser à vocation économique (1 AU_i) soumise à des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du plan local d'urbanisme de Ressons-sur-Matz (page 11 de l'étude d'impact). Le contenu de ces OAP n'étant pas rappelé, la compatibilité du projet avec celles-ci n'est pas démontrée dans le dossier.

L'autorité environnementale recommande de démontrer que le projet respecte les orientations d'aménagements et de programmation de la zone 1 Aui du plan local d'urbanisme.

Les effets cumulés sont traités à la page 62 de l'étude d'impact. Le dossier indique qu'aucun projet n'est recensé aux alentours de Ressons-sur-Matz. Or, plusieurs avis ont été rendus par l'autorité environnementale sur des projets logistiques sur la commune de Ressons-sur-Matz :

- avis n°2018-3033 du 4 décembre 2018 sur le projet de parc logistique de la société Matzim sur la commune de Ressons-sur-Matz ;
- avis n°2019-3982 et 2019-3983 du 29 novembre 2019 (actualisation de l'avis n°2018-3033 du 4 décembre 2018) sur le projet de création des entrepôts logistiques des sociétés Logmatz et Reslog à Ressons-sur-Matz.

L'analyse des effets cumulés est donc à compléter.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec les projets d'entrepôts logistiques des sociétés Logmatz et Reslog à Ressons-sur-Matz.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La justification du projet et de sa localisation est présentée au chapitre 8.1 de l'étude d'impact (page 66). L'implantation du projet est uniquement justifiée par une proximité des points de livraisons et des grands axes routiers.

Cette justification est insuffisante dans la mesure où elle ignore une partie des enjeux environnementaux, tels que la perte des services écosystémiques liés à l'artificialisation des sols, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, et surtout la présence de risques technologiques du site d'implantation localisé en zone de phénomènes dangereux thermiques de l'aire de service de l'autoroute A1.

L'implantation d'un site Seveso sur ce secteur est susceptible d'aggraver la vulnérabilité du territoire.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de variantes par l'étude d'une localisation en dehors de la zone de phénomènes dangereux thermiques de l'aire de service de l'autoroute A1.

Par ailleurs, d'autres variantes pourraient être proposées pour réduire l'emprise foncière du projet (voir II-4-1), ou apporter 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 localisation, sur des sites favorables à des modes de transport alternatifs au mode routier et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement³ 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'implante sur un terrain agricole de 11,4 hectares. Il comprend des constructions sur 2,5 hectares, auxquelles s'ajoutent des parkings et des voiries de dessertes (2,2 hectares).

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface de plus de 4,7 hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité et des possibilités de l'améliorer, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols et une diminution de leurs capacités de stockage du carbone, et de manière générale une disparition de services écosystémiques⁴.

³ Consommation d'espace, paysage, biodiversité, eau, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre et bruit

⁴ Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfiques que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L. 110-1 du code de l'environnement).

Ces impacts ne sont pas étudiés et, a fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation et ses impacts, par exemple la possibilité de végétaliser les parkings et les toitures, la mutualisation de parkings, ou un aménagement différent permettant de réduire l'emprise au sol (par exemple un bâtiment plus haut) ne sont pas envisagées et comparées avec le projet actuel.

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 dont Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site d'implantation du projet est éloigné des principaux zonages environnementaux. Les sites les plus proches du projet sont : la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 n° 60000123 « Massif de Thiescourt/Attiche et bois de Ricquebourg » à 2 km et la continuité écologique correspondant au cours d'eau le Matz à 1,5 km.

Cinq sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 20 km autour du projet, dont le plus proche n° FR2200369 la zone spéciale de conservation « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval (Beauvaisis) » est situé à 3,4 km du projet.

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

Une étude écologique est présentée en annexe 10 du dossier « RES-PC 11 étude d'impact et annexes v2 ». Le calendrier des prospections couvre un cycle annuel d'août 2013 à juin 2014 et a été actualisé en 2019 (quatre sorties du 23 mars au 31 juillet). La pression d'inventaire est suffisante. Une étude bibliographique satisfaisante complète les inventaires.

La méthodologie utilisée pour les inventaires n'est pas précisée. L'étude (annexe 2 de l'étude écologique page 86) renvoie à un protocole optimal d'inventaire qui doit être adapté à la situation locale.

L'autorité environnementale recommande de présenter le protocole utilisé pour réaliser les inventaires.

Le dossier ne présente pas de carte de localisation des espèces faunistiques ni leurs effectifs (notamment pour les mammifères).

L'autorité environnementale recommande de présenter des cartes de localisation des espèces avec leurs effectifs.

Les habitats sont composés de végétations de cultures, de bermes⁵ routières, de chemins agricoles, de boisements et d'une zone déboisée. Sur 166 espèces végétales recensées, une seule est protégée et patrimoniale « la cynoglosse d'Allemagne ». Elle est localisée dans le boisement au sud, qui sera préservé. Un balisage est prévu en phase travaux (annexe 10 page 74).

⁵ La berme d'une route est la partie non roulable de l'accotement d'une route.

Une espèce exotique envahissante est également identifiée, le Sénéçon du Cap. Aucune mesure spécifique n'est prévue ni dans l'étude écologique ni dans l'étude d'impact (pages 75 et 76). Une vigilance est à prévoir vis-à-vis des espèces exotiques envahissantes.

L'autorité environnementale recommande de compléter les mesures en phase chantier pour éviter la dissémination des espèces exotiques envahissantes.

Une étude de la caractérisation des zones humides a été correctement réalisée en recherchant les habitats naturels humides puis en effectuant des sondages pédologiques : 4 260 m² de zones humides ont ainsi été identifiés (carte 8 page 35 de l'étude écologique).

Le projet détruira 2 385 m² de zone humide. Le dossier propose de les compenser par la mise en place d'un ouvrage hydraulique de type noue d'une surface de 3 600 m² soit un ratio de 1,5 pour 1. Cet ouvrage sera suivi par un écologue pendant au moins 5 ans. Cette compensation est acceptable au vu de la faible fonctionnalité de la zone humide détruite, située en terrain cultivé.

Concernant la faune, 23 espèces d'oiseaux nicheurs ont été recensées, ainsi que trois espèces de reptiles, une espèce de batracien (le Crapaud commun) et 11 espèces de mammifères. La fonctionnalité du site est étudiée et montre une faible attractivité pour la faune et l'absence de corridor.

Le bois situé au sud et regroupant les enjeux les plus forts sera préservé et 1 875 m² de zones humides seront préservés.

Les travaux de terrassements seront réalisés en dehors de la période de reproduction des oiseaux (mars à fin juillet). Cette dernière mesure figurant dans l'étude écologique n'a cependant pas été retranscrite dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande au pétitionnaire de s'engager à mettre en œuvre la mesure d'évitement des terrassements en période de reproduction des oiseaux.

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

L'étude d'incidence sur Natura 2000 est présentée à la page 51 de l'étude écologique (annexe n°10). Elle traite l'ensemble des sites dans un rayon de 20 km autour du projet et prend en compte les aires d'évaluation spécifique des espèces.

Cependant, les distances d'éloignement des sites sont erronées pour les sites n° FR2200369 et FR2210104 : ils sont éloignés respectivement de 3,4 km et 12,5 km du projet au lieu de 16 km et 19,5 km indiqués dans l'étude. Concernant le Grand Murin, l'étude indique que celui-ci est recensé dans des sites à plus de 30 km de la zone d'étude d'après le DOCOB⁶, ce qui est également erroné. En effet des stations avec présence du Grand Murin (page 54 du DOCOB) ont été relevées sur la commune de Lataule à 2 km du projet. L'analyse des incidences sur l'espèce du Grand Murin est ainsi à reprendre pour démontrer l'absence d'incidences Natura 2000.

⁶ Documents d'objectifs du site Natura 2000 FR2200369

L'autorité environnementale recommande de corriger les distances d'éloignement du site avec les sites Natura 2000 n° FR 2200369 et n° FR2210104, de revoir les incidences sur le Grand Murin et de proposer, le cas échéant, les mesures complémentaires d'évitement et de réduction des incidences.

II.4.3 Ressource en eau (quantité et qualité)

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire communal de Ressons-sur-Matz est situé dans l'aire d'alimentation du captage d'Elincourt-Sainte-Marguerite et dans la zone de répartition des eaux de l'Albien. La gestion des eaux pluviales est primordiale.

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

Une étude hydraulique est jointe au dossier (annexe 12). Un bassin de rétention des eaux pluviales de ruissellement et d'incendie de 4 373 m³ et un bassin d'infiltration de 2 408 m² sont prévus. Le dimensionnement prend en compte une période de retour pluviale de 10 ans (page 5 de l'étude hydraulique). Une période de retour pluviale d'au moins 20 ans devrait être prise en compte, et ce d'autant plus en raison de l'évolution des processus pluviométriques associée au changement climatique.

L'autorité environnementale recommande de prendre une hypothèse d'occurrence pluviale d'au moins 20 ans pour dimensionner les bassins de rétention et d'infiltration.

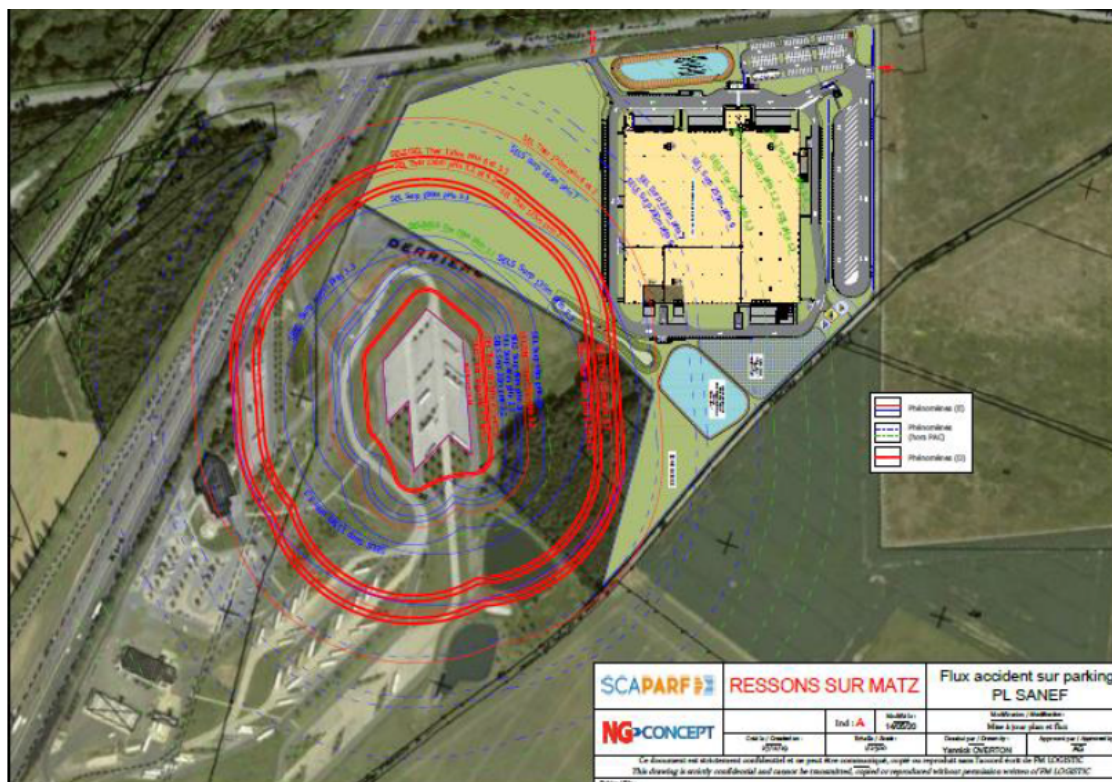
II.4.4 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet intercepte les servitudes d'utilité publiques liées au transport de matières dangereuses de l'aire de service de l'autoroute A1, induisant des zones d'effets thermiques et de surpression. Le projet est également situé à proximité immédiate de l'installation classée pour l'environnement FM France où le périmètre du plan particulier d'intervention intercepte la zone d'implantation du projet. L'habitation la plus proche se trouve à 800 mètres environ.

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

L'étude de dangers identifie le danger lié à la présence de l'aire de stationnement de poids-lourds transportant des matières dangereuses à la page 30. Elle évoque l'étude de dangers de cette aire d'autoroute et d'un addendum de la SANEF du 19 mai 2020 visant à réduire l'emprise des servitudes de l'aire de service. Ce dossier est en cours d'instruction et n'est pas fourni à l'autorité environnementale.



Zones des différents effets dangereux de l'aire d'autoroute en bleu et rouge – entrepôt en jaune
(figure 6 page 33 de l'étude de dangers)

Le dossier indique (fig 5 page 31) que les effets létaux et létaux significatifs de surpression (traits bleus) n'atteignent pas les bâtiments. Ces effets atteignent cependant le merlon de terre et une partie des voiries. D'autre part, les effets irréversibles de surpression qui atteignent le bâtiment ne sont pas présentés.

Il affirme, sur la base de l'addendum à l'étude de dangers de l'aire d'autoroute, qu'aucun effet domino en cas d'événement survenant sur cette aire n'est à prendre en compte. Cependant, cet addendum n'est pas joint au dossier de demande de permis de construire du présent projet.

Au vu des documents fournis, l'autorité environnementale constate que le projet n'est pas compatible avec la prise en compte des risques technologiques liés à l'aire d'autoroute.

Concernant l'établissement FM France à proximité immédiate, l'étude de dangers à la page 35 indique sans justification que les effets liés aux phénomènes dangereux de ce site sont contenus dans ses limites. Les justifications sont à apporter. De plus le plan particulier d'intervention⁷ de l'établissement coupe la partie à l'ouest des voiries et du bâtiment principal. La compatibilité avec le plan particulier d'intervention est à justifier.

⁷ Le plan particulier d'intervention est un dispositif local défini en France pour protéger les populations, les biens et l'environnement, pour faire face aux risques particuliers liés à l'existence d'une ou de plusieurs installations industrielles

L'autorité environnementale recommande de justifier que les effets liés aux phénomènes dangereux du site FM France n'atteignent pas la plateforme logistique et que cette dernière est compatible avec le plan particulier d'intervention de l'entreprise FM France.

Le principal danger identifié et étudié est l'incendie de l'entrepôt avec des effets thermiques et des effets liés aux fumées qui se dégagent.

En cas d'incendie d'une seule cellule, le flux thermique dépasserait les limites du site au niveau du bâtiment (page 41). Un merlon de terre de 6 m de haut et de longueur de 10 m est mis en place et devrait permettre de contenir le flux dans l'enceinte du site.

L'effet domino d'un incendie d'une cellule est analysé pour les cellules 3 et 4 qui ont une paroi REI⁸ 120 au lieu de REI 240 pour les autres cellules. Les flux thermiques restent confinés dans l'enceinte du site avec le merlon.

Concernant les fumées d'incendie, une modélisation de l'effet toxique avec l'hypothèse de stockage de polymères ou de produits dangereux a été réalisée (page 43). Sur la base de cette hypothèse, il est conclu qu'il n'y aura pas d'effet toxique à hauteur d'homme ni d'effet sur la perte de visibilité au sol. Une hypothèse majorante prenant en compte un stockage des produits les plus toxiques ou émetteurs de fumées n'est pas étudiée.

Par ailleurs, 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 justification de l'hypothèse prise concernant les produits stockés pour le calcul des effets des fumées et de son caractère majorant ;*
- *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 plan climat, air, énergie territorial de la communauté de communes du Pays des Sources, qui a pour objectif d'inciter à la baisse des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique, a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 17 mars 2020⁹.

Les espaces agricoles cultivés, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone dont le potentiel dépend de leur mise en valeur, qui peut évoluer. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne une réduction difficilement réversible des capacités de stockage du carbone par les sols.

⁸ REI 120 : performance en résistance au feu de 120 minutes

⁹ Avis n°2019-4172

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

L'étude d'impact (page 51) indique que les émissions atmosphériques liées à l'exploitation de la plate-forme logistique sont liées :

- aux véhicules transitant sur le site ;
- à la chaudière fonctionnant au gaz, qui respectera les valeurs réglementaires.

Concernant le trafic induit par le projet (étude d'impact page 48), il est estimé à 150 véhicules par jour soit 300 mouvements aller-retour. L'étude montre une augmentation de trafic de +37,63 % sur la route départementale RD 82 et de +0,94 % sur l'autoroute A1. Cette augmentation engendrera une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Cependant, cette analyse n'est pas présentée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble du déplacement estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt.

Concernant la qualité de l'air, le dossier (étude d'impact pages 23 et suivantes) aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant les données des stations ATMO¹⁰ les plus proches situées sur les communes de Roye et de Rieux. Les paramètres mesurés entre janvier 2018 et juillet 2019 restent inférieurs aux limites réglementaires.

➤ Prise en compte de la qualité de l'air et du climat

Aucune mesure d'envergure n'est proposée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et polluant atmosphériques liées au projet.

Le dossier indique à la page 68, que la localisation du site n'est pas favorable à l'utilisation de mode transport multi-modaux (faible fréquence et manque d'équipements) et que l'utilisation de transport routier sera majoritaire.

Quelques mesures sont proposées pour les déplacements du personnel : mise en place d'un abri vélos et de 10 places en bornes de recharges électriques.

La recherche de solutions alternatives au transport routier, au moins pour le personnel, mérite d'être approfondie par le pétitionnaire. D'autres solutions sont notamment envisageables comme le covoiturage, la mise en place d'un forfait mobilité, les forfaits mobilités durables, par exemple dans le cadre d'un plan de déplacement d'entreprise.

Les consommations d'énergie, qui concernent notamment l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention, le chauffage des locaux, n'ont pas fait l'objet d'une évaluation. Une étude de faisabilité d'approvisionnement en énergie renouvelable a été menée (annexe n° 16). L'étude

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

s'oriente vers une solution utilisant le gaz et des systèmes thermodynamiques qui auraient un coût plus faible sur 30 ans.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures de réduction des émissions du trafic routier, ainsi que des mesures compensatoires, par exemple de développer le recours aux énergies renouvelables.