Demande d'autorisation environnementale au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Et

Demande de Permis de Construire

Construction et exploitation d'une plateforme logistique

Commune de Venette (Oise)

Pétitionnaire/Maître d'Ouvrage : Société BETALOG

(Enquête Publique du 4 Février 2019 au 8 Mars 2019)

Rapport et Conclusions du Commissaire Enquêteur

SEEF
03 AVR. 2019
Arrivée

Alain GIAROLI

Commissaire Enquêteur

30 Mars 2019

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : LE RAPPORT D'ENQUETE

I. Généralités Pages 1

A. Préambule 1

B. Objet de l'enquête 2

C. Cadre Juridique 3

D. Contenu du dossier d'enquête 4

II. Organisation et déroulement de l'enquête 7

A. Désignation 7

B. Réunion avec l'Autorité Organisatrice (DDT-Oise) 7

C. Réunion avec le MO, l'ARC etc. Visite des lieux 8

D. Visite site STOKOMANI Longueuil-Sainte-Marie 9

E. Publicité, information effective du Public 9

F. Incidents, climat de l'enquête 10

G. Fin de l'enquête et relation comptable des observations 10

H. Synthèse des observations - PV et mémoire en réponse du MO 11

III. Analyses 11

A. Analyse du DDAE 11

B. Analyse du dossier de demande de Permis de Construire 15

C. Remarques de l'AE – Réponses du MO 18

D. Contributions du Public-Réponses du MO 22

DEUXIEME PARTIE : CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

I. Rappel : objet et déroulement de l'enquête

II. Arguments retenus et AVIS

RAPPORT

I. Généralités

A. Préambule :

La société STOKOMANI, société de déstockage de vêtements et de produits de consommation pour les ménages, comprend actuellement une centaine de magasins répartis sur le territoire national. Son chiffre d'affaires présente une progression annuelle de plus de 10% sur les trois dernières années. Implantée dans le département de l'Oise avec trois magasins ouverts à la consommation et trois plateformes logistiques à usage d'entrepôt*, elle a besoin d'une autre plateforme logistique pour répondre à son développement. Le site de la ZAC du « Bois de Plaisance » sur la commune de Venette (Oise) a été sélectionné à cet effet.

**Seules plateformes logistiques STOKOMANI implantées sur le territoire national*

La ZAC du Bois de Plaisance dont l'aménagement relève de la communauté de communes l'ARC, (Agglomération Régionale Compiégnoise) est en développement et comprend déjà une dizaine d'entreprises à vocation commerciale ou industrielle, dont plusieurs ont un « poids » économique dépassant le cadre régional (par exemple Plastic Omnium déjà installé avec plus de 600 emplois sur place et prochainement les entreprises « Chanel » et « Matra ».

D'un point de vue environnemental, les aménagements déjà existants de la ZAC liés à l'implantation de ces entreprises offrent une intégration paysagère de qualité sur des terrains utilisés précédemment pour l'agriculture et entourés en partie de bois, bosquets ou haies.

La ZAC est située sur un plateau à environ 2km à l'Ouest du centre bourg de Venette et à environ 3 km à l'Ouest de la commune de Compiègne. Elle bénéficie d'un réseau routier bien développé de par sa proximité immédiate avec les routes N 31 et N 1031 et de par un accès à l'autoroute A1 à environ 15 minutes de son site. Elle est traversée par la RD 36 E laquelle coupe en quelque sorte la ZAC en deux parties, sud et nord, et accessible à l'Est par la N 1031/N31 ou par l'Ouest par la RD 36.

L'implantation de ce nouvel entrepôt logistique STOKOMANI est conduite par la société BETALOG, maître d'Ouvrage, créée spécifiquement pour ce projet et dans laquelle STOKOMANI est actionnaire comme dans la société « porteuse » de celle-ci CLAMINVEST.

(NB Aussi Le projet objet de la présente enquête publique est désigné dans la suite de mon rapport « projet BETALOG » ou « projet BETALOG/STOKOMANI)

Cette implantation consiste en la construction d'un unique bâtiment comprenant six cellules à vocation de stockage de marchandises et auquel sont accolés des bureaux/locaux sociaux et divers locaux techniques, le tout sur une surface plancher dépassant les 70 000 m2 et sur une hauteur d'un peu plus de 14m à l'acrotère du toit. Un poste de garde et un local pour chauffeur constituent

deux bâtiments distincts du bâtiment principal. Cette implantation est réalisée sur la parcelle cotée ZB2 au cadastre couvrant le territoire de Venette. Il s'agit d'une parcelle en état de « friche agricole » d'une superficie de plus de 175 000m2 située sur la partie Nord-Ouest de la ZAC. Elle est bordée au Nord par une frange de terrain naturel et par la ligne de chemin de fer Amiens-Soissons, au Sud par la RD 36 E, à l'Est par un terrain agricole sur lequel devrait s'implanter la société CHANEL, et à l'Ouest par le chemin rural dit « de Pont-Sainte-Maxence »

La parcelle recevant le projet BETALOG est actuellement la propriété de l'ARC*. Une promesse de vente est en cours de signature pour cession à la société BETALOG.

**ARC = Agglomération de la Région de Compiègne*

Un réseau de voirie et des parkings seront également implantés sur la parcelle pour assurer le fonctionnement du site (Circulation et stationnement des camions, des véhicules du personnel, des visiteurs, circulation des piétons etc.) Sur les plans joints au dossier on note aussi deux bassins pour la rétention et l'infiltration des eaux et une aire de stockage extérieure.

Les opérations propres au fonctionnement de la plateforme logistique peuvent se résumer en quatre phases : 1-Réception des marchandises 2-Opérations de stockage 3-Préparation des commandes 4-Expédition

La plateforme fonctionnera en continu du Lundi au Samedi inclus. En début d'exploitation le personnel sera appelé à travailler en rotation selon le mode 2 X 8 puis par la suite 3 X 8.

Suivant les jours de la semaine, livraisons et expéditions impliqueront 60 à 200 camions par jour.

Les différents postes attachés aux fonctions administratives et opérationnelles devraient mobiliser à terme environ 300 personnes.

B. Objet de l'enquête :

Le projet BETALOG s'inscrit dans la règlementation attachée aux Installations Classées (ICPE) pour la Protection de l'Environnement. Suivant les types d'activités et de produits mobilisés par ces installations et l'atteinte ou non de certains seuils (exprimés en unités de poids, masse, volume, température, puissance etc...) ces installations relèvent d'un régime, soit d'autorisation, soit de déclaration, soit d'enregistrement auprès des Autorités de l'Etat. Il s'agit de prévenir, autant que possible, les atteintes à l'environnement et à la santé. L'arrêté du préfet valant autorisation est assorti de prescriptions dans ce sens. (Cf. La nomenclature des ICPE annexée au code de l'environnement)

Certaines conditions d'exploitation* attachées au projet BETALOG relèvent du régime de « l'autorisation ». Ainsi l'exploitation du site requiert l'autorisation du Préfet de l'Oise ; la demande du maître d'ouvrage (c.à.d. le dossier constitué) étant au préalable soumise à enquête publique.

**Pour le projet BETALOG les rubriques suivantes de la nomenclature ICPE sont visées et soumises à autorisation :*

1-Pour les produits stockés ou présents sur le site : rubriques 1510 (matières combustibles), 1530 (papiers, cartons), 1532(bois, palettes), 2662/2663(plastiques)

2-Au regard de la gestion des eaux pluviales (Loi sur l'eau) : rubrique 2.5.1.0 (infiltration des eaux pluviales)

Pour les conditions d'exploitation portant sur les installations de combustion, le local de charge, l'aménagement de plans d'eau, les rubriques visées sont soumises à déclaration.

Vu l'importance des constructions que requiert le projet et une étude d'impact systématique (Réf. Tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement), la surface plancher du bâtiment projeté étant supérieure à 40 000m2, la demande de permis de construire présentée par le maître d'ouvrage concomitamment à la demande d'autorisation d'exploiter fait également l'objet d'une enquête publique.

Ainsi le Préfet de l'Oise a réuni dans son arrêté d'ouverture d'enquête publique (enquête publique unique) les deux demandes présentées par la société BETALOG, l'une afférente à l'autorisation d'exploiter la future plateforme logistique STOKOMANI sur le territoire communal de Venette, l'autre concernant la demande de permis de construire liée à ce projet.

Voir arrêté du préfet de l'Oise du 4 Janvier 2019 ANNEXE UNE

C. Cadre juridique :

Les dispositions suivantes du code de l'environnement et de l'urbanisme s'appliquent :

- Code de l'environnement Livres V, Titres 1er, Chapitres II des dispositions législatives et règlementaires se rapportant aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement :

  Notamment Art L 511-1, L 511-2 (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, dispositions Générales, intérêts protégés) et Art L 512-1 (Installations soumises à Autorisation)

- Code de l'environnement, Livres II, Titres 1er , Chapitres IV des dispositions législatives et règlementaires se rapportant aux activités, installations et usages susceptibles d'avoir un impact sur les eaux et milieux aquatiques et marins :

  Notamment Art L 214-3 (Activités, installations, régimes d'autorisation/déclaration)

- Code de l'environnement Livres Ier, titres II chapitres III des parties législatives et règlementaires se rapportant aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement :

  Notamment Art L 123-1 et suivants, Art R 123-1 et suivants.

- Code de l'environnement Livres 1er, titres II, chapitres II des parties législatives et règlementaires se rapportant à l'évaluation environnementale :

  Notamment Art L 122-1 et suivants, Art R 122-1 et suivants.

- Code de l'environnement Livre 1er, titres VIII, chapitres uniques des parties législatives et règlementaires se rapportant à l'Autorisation Environnementale

- Code de l'urbanisme, Partie règlementaire, Livre IV, Titre II, Dispositions communes aux diverses autorisations et aux déclarations préalables, Instruction des demandes de permis et des déclarations préalables :

  Notamment Art R 423-57 (Enquête publique_ Enquête publique unique)

D. Contenu du dossier d'enquête :

Le dossier soumis à la présente enquête publique est constitué des pièces suivantes :

(Dossier établi par le bureau d'Etudes KALIES – 59260 LEZENNES)

- En ce qui concerne la demande d'autorisation d'exploiter :

  - Contenu du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DDAE)

    Version enquête publique 1.1 : version précédente du 14/09/2018 ayant été mise à jour au 22/11/2018 (Compléments intégrés suite à la phase d'instruction)

    - Note de présentation non technique
    - Résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude des dangers
    - Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE- Hauts de France) ; avis pris en séance du 21/11/2018
    - Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage aux observations formulées par la MRAE ; mémoire du 4/12/2018
    - Lettre du Maître d'Ouvrage au Préfet de l'Oise accompagnant le dépôt de son dossier de demande d'autorisation en préfecture – lettre du 18/09/2018
    - Préambule /Sommaire Général/ Liste des sigles utilisés
    - Présentation Générale du dossier
    - Etude d'impact environnemental
    - Volet sanitaire de l'étude d'impact
    - Etude des dangers

  - Les Annexes au DDAE

- ANNEXE 1 PLAN DE SITUATION DU PROJET 1/2000 EME (PLAN DES ABORDS-RAYON 200m + carte 1/25000)
- ANNEXE 2 PLAN DES RESEAUX ET AFFECTATIONS AU 1/750 EME (PLAN D'ENSEMBLE -RAYON 35m)
- ANNEXE 3 RECEPISSE DU DEPOT DU PERMIS DE CONSTRUIRE
- ANNEXE 4 BILAN DE CONFORMITE AUX ARRETES MINISTERIELS
- ANNEXE 5 COMPTE RENDU DE LA REUNION DE PRESENTATION SDIS/DREAL DU20/06/18 ET VALIDATION DE CE DERNIER
- ANNEXE 6 DELIBERATION DE L'ARC POUR LA MISE EN COMPTABILITE DU POS AVEC LE PROJET
- ANNEXE 7 REGLEMENT DE LA SERVITUDE LIEE AUX CHEMINS DE FER
- ANNEXE 8 INSERTION PAYSAGERE (A26-GL)
- ANNEXE 9 PRE DIAGNOSTIC ECOLOGIQUE (JUIN 2018 – RAINETTE) / RAPPORT ERC SEPTEMBRE 2018 - RAINETTE)
- ANNEXE 10 FICHE CLIMATOLOGIQUE DE LA STATION DE BEAUVAIS
- ANNEXE 11 RAPPORT GEOTECHNIQUE – MISSION G2 AVP (AOUT 2018 – ATLAS GEOTECHNIQUE)
- ANNEXE 12 RAPPORT DE DIMENSIONNEMENT DU BASSIN D'INFILTRATION (SEPTEMBRE 2018 – PRHYSE)
- ANNEXE 13 RAPPORT DE MESURES ACOUSTIQUES (SEPTEMBRE 2018 – KALIES)
- ANNEXE 14 RAPPORT DE MODELISATION ACOUSTIQUE (SEPTEMBRE 2018 – KALIES)
- ANNEXE 15 ETUDE DE CIRCULATION (AOUT 2018 – CDVIA)
- ANNEXE 16 ENGAGEMENT DE L'ARC A REALISER LE GIRATOIRE
- ANNEXE 17 COURRIER DE DEMANDE D'AVIS DES MAIRES ET DU PROPRIETAIRE RELATIF A LA REMISE EN ETAT DU SITE ET JUSTIFICATIF D'ENVOI
- ANNEXE 18 RAPPORT DE POLLUTION DES SOLS (AOUT 2018 – SOLPOL)
- ANNEXE 19 BASE DE DONNEES ACCIDENTS ENTREPOTS (MARS 2018 – ARIA)
- ANNEXE 20 ANNEXE MODELISATIONS
- ANNEXE 21 ANALYSE PRELIMINAIRE DES RISQUES
- ANNEXE 22 ANALYSE DU RISQUE FOUDRE ET ETUDE TECHNIQUE
- ANNEXE 23 CALCUL D9/D9A (Dimensionnement des besoins en eau pour la défense extérieure contre l'incendie)
- ANNEXE 24 ATTESTATION AUTORISANT BETALOG A REALISER SON PROJET SUR LE TERRAIN
- ANNEXE 25 ETUDE ZONE HUMIDE (AOUT 2018 – AB CONSEIL EN BIODIVERSITE)

- En ce qui concerne la demande de permis de construire

  - Contenu du dossier de demande de permis de construire

    - Autorisation de dépôt d'une demande de permis de construire signée par le Président de l'ARC au bénéfice de la société STOKOMANI ou toute autre structure s'y substituant (25/06/2018)
    - Récépissé de dépôt d'une demande pour permis de construire (enregistrée en mairie de Venette sous le numéro PC 06066518T007 en date du 18/09/2018)

- Formulaire CERFA de demande de Permis de construire renseigné par la SNC BETALOG, représentée par Monsieur NAMANI, en date du 07/12/2018
- Demande de permis de construire PC 060665518T007 – Pièces complémentaires (Avis SNCF, Avis du Conseil Départemental de l'Oise, modifications apportées au projet par le MO, courrier SNCF du 8/10/2018, note de calcul bassin de rétention)
- Plan de situation 1/2000 (PC1)
- Plan de masse 1/625 – Espaces verts (PC2 EV)
- Plan des VRD 1/625 (PC2 VRD)
- Plan des coupes 1/200 (PC3)
- Plan des coupes complémentaires 1/200 (PC3-1)
- Notice établie le 19/09/2018 – liste les documents constituant la demande de PC – intègre une notice « sécurité » (PC4)
- Plan des façades 1/200 (PC5F)
- Plan des toitures 1/500 (PC5T)
- Insertion Paysagères (PC6) :
  - Perspective aérienne depuis l'Est du site (PC6-1)
  - Perspective aérienne vue depuis le sud-est du site (PC6-2)
  - Perspective aérienne vue depuis l'Ouest du site (PC6-3)
  - Perspective vue depuis l'angle sud-est du site (PC6-4)
  - Perspective vue depuis l'angle nord-est du site (PC6-5)
  - Perspective vue depuis l'angle nord-est du site/nocturne (PC6-6)
- Environnement proche (PC7)
- Paysage lointain (PC8)
- Attestation Règlementation Thermique RT2012 (PC16-1)
- Récépissé de dépôt de la demande d'autorisation environnementale – Bureau de l'Environnement/DDT 19/09/2018 (ANX-AE)
- Copie du Cahier des Charges de Cession de Terrain (CCCT) concernant la ZAC du Bois de Plaisance sur la commune de Venette, document signé par le président de l'ARC le 26/09/2015 + copie du CCCT actualisé et son annexe 01 (Clauses techniques) signés par le président de l'ARC le 18/01/2019 se substituant au précédent (PC30)
- Annexe 01 au PC : Plan 1/500 RDC - Sécurité Incendie (ANX01)
- Annexe 02 au PC : Plan 1/200 - Bureaux (ANX02)

Le dossier a été complété à ma demande par l'adjonction des documents suivants :

1-Notice de présentation concernant une procédure de déclaration de projet de la ZAC du Bois de Plaisance emportant mise en compatibilité du POS de Venette (enquête publique distincte, en cours au moment de la rédaction du présent rapport) - document montrant la situation actuelle et la situation après projet de la ZAC du Bois de Plaisance, le projet BETALOG étant un des projets justifiant cette mise en compatibilité du POS

2-Extrait de l'étude d'impact concernant la modification du dossier de réalisation de la ZAC du bois de Plaisance – Schéma concernant les aménagements projetés de la ZAC.

II. Organisation et Déroulement de l'enquête

A. Désignation

A la suite des courriers en date des 13/11/2018 et 30/11/2018 adressés par la Direction Départementale des Territoires (DDT) de l'Oise au Président du Tribunal Administratif d'Amiens, ce dernier me désignait comme commissaire enquêteur pour conduire l' enquête publique unique suivante « demande d'autorisation au titre des installations classées pour l'environnement et demande de permis de construire présentées par la société BETALOG pour la construction et l'exploitation d'une plateforme logistique sur la commune de Venette » Réf. La Décision du Président du TA d'Amiens du 23/11/2018 et sa Décision modificative du 30/11/2018 prenant en compte l'ajout par le maître d'ouvrage d'une demande de permis de construire à la demande initiale d'autorisation d'exploiter; le dossier d'enquête publique ouvert au TA d'Amiens étant inscrit sous le numéro de dossier E18000200/80.

En acceptant cette désignation, j'adressais au Tribunal Administratif d'Amiens la déclaration sur l'honneur suivante : « ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de mes fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement. »

B. Réunion avec l'Autorité Organisatrice (AO) de l'enquête - DDT Oise

Le 14 Décembre 2018 je me rendais à Beauvais Oise au siège de la DDT – Service de l'Eau, de l'Environnement et de la Forêt (SEEF) ; je rencontrais Monsieur Idriss ABDELLATIF chargé du suivi du dossier déposé par la société BETALOG. Ce dernier m'informait que le Maitre d'Ouvrage (MO) devait encore compléter le dossier et que je recevrai une version finalisée début Janvier (Je l'ai effectivement reçue le 14 Janvier 2019 par courrier postal, version papier et version électronique). Par contre, il me remettait déjà copie de l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE) et du mémoire en réponse du MO à celle-ci.

Monsieur ABDELLATIF m'informait également des points suivants concernant l'Organisation de l'Enquête :

- Les avis des Personnes Publiques Associées (PPA) sont transmis directement à l'AO dans le cadre de l'enquête technique qu'elle mène parallèlement à l'enquête publique. Ces avis ne seront pas joints au dossier d'enquête publique.

- De par le rayon d'affichage déterminé par la nomenclature attachée à la règlementation sur les ICPE, les communes de Venette, Jaux, Jonquières, et Lachelle sont concernées par l'enquête publique, la commune de Venette étant désignée « centre d'enquête ».
- L'AO transmettra le dossier d'enquête à ces communes. Les conseils municipaux devront exprimer leur avis sur celui-ci directement auprès de l'AO (au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête). Un certificat d'affichage concernant la publicité de l'avis de l'enquête dans chacune de ces communes sera également transmis par les maires directement à l'AO.
- Le Maître d'Ouvrage n'a pas souhaité la mise en place d'un registre électronique pour le recueil des observations du Public ; cependant toutes les autres dispositions afférentes aux nouvelles dispositions sur la participation du public dans les enquêtes environnementales (Cf. Ordonnance n° 2016-1060 du 3 Aout 2016 – décret n° 2017-626 du 25 Avril 2017) devront être respectées, notamment : mise à disposition du dossier dans sa version électronique sur le site de la Préfecture et sur un PC en mairie de Venette ; possibilité de transmission des observations par courrier électronique à une adresse dédiée en mairie ; possibilité de consultation de toutes les observations transmises sur le site électronique des services de l'état dans l'Oise (www.oise.gouv.fr) etc...L'AO se mettra en contact avec la mairie de Venette à ce propos. Ces dispositions seront mentionnées dans l'arrêté d'ouverture d'enquête du Préfet.

Il était convenu également que l'enquête se déroulerait sur le mois de Février/Mars. Monsieur ABDELLATIF m'a consulté par la suite pour les dates précises de l'enquête et des permanences* (Cf. arrêté annexe UNE).

**Rappel des dates et heures des permanences tenues par le commissaire enquêteur en mairie de Venette :*

4 Février 2019 de 16h30 à 19h30

14 Février 2019 de 14h30 à 17h30

22 Février 2019 de 9h00 à 12h00

2 Mars 2019 de 9h00 à 12h00

8 Mars 2019 de 14h30 à 17h30

C. Réunion avec les représentants du Maître d'Ouvrage, de l'ARC, et de la commune de Venette – Visite du site d'implantation de la société BETALOG

Le 11 Janvier 2019, en mairie de Venette, s'est tenue à ma demande une réunion avec des représentants du Maitre d'Ouvrage, de l'ARC et de la commune de Venette, parties prenantes au projet BETALOG et à ses enjeux.

Les personnes suivantes étaient présentes : Jérôme ALLIOUX, Directeur Général Adjoint, Pôle Aménagement, Urbanisme & Grands projets (ARC) ; Isabelle MAITREJEAN (MO); Geoffrey BOURGUIGNON, Assistance à Maîtrise d'Ouvrage JBD Expertise/ Paris, Chef de projet ; Thierry GRIVEAUX, Cabinet architecture A 26 GL/Paris, Chef d'agence ; Bernard DELANNOY, maire de Venette ;

Romuald SEELS, 1er adjoint ; Sandra BAYART-PARDON, 2ème adjointe, chargée de l'Urbanisme et des Travaux ; Christel BOUCHER, Service Urbanisme, commune de Venette.

Cette réunion précédée d'une visite du site d'implantation du projet a permis de m'apporter certaines explications ou éclaircissements sur le dossier. Elle permettait également de régler certains points sur l'organisation de l'enquête publique avec le personnel impliqué de la mairie.

Voir compte-rendu de la visite des lieux et de la réunion ANNEXE DEUX

D. Visite de la plateforme logistique STOKOMANI de Longueuil Sainte Marie

J'ai jugé intéressant de visiter cette plateforme STOKOMANI déjà existante afin de mieux comprendre les structures et le fonctionnement de celle projetée à Venette (projet BETALOG). La visite a eu lieu en compagnie de Madame Isabelle MAITREJEAN représentant le Maître d'Ouvrage et de Monsieur Geoffrey BOURGUIGNON de JBD Expertises. La visite était conduite par Madame Marie-Noëlle ALIGO, responsable d'exploitation sur le site de Longueuil Sainte Marie.

Voir compte-rendu de la visite ANNEXE TROIS

E. Publicité, information effective du Public

Les mesures de publicité de l'Avis d'enquête ont consisté aux opérations suivantes :

- Affichage de l'avis sur les panneaux d'information de la mairie de Venette, et également sur ceux des mairies de Jaux, Jonquières, et Lachelle (Communes dans le périmètre d'affichage déterminé par la nomenclature ICPE appliquée au projet BETALOG) ; un certificat d'affichage devant être délivré par les maires de ces communes et adressé directement à l'AO/ DDT-Oise. (J'ai pu vérifier par sondage sur la durée de l'enquête que l'affichage était en place dans ces communes).
- Pour la commune de Venette, siège de l'enquête, une publication a été faite également sur le site Internet de la commune.
- La Préfecture de l'Oise ainsi que l'ARC ont fait également une publication de l'Avis d'enquête sur leur site internet respectif (Pour la Préfecture rubrique « Installations classées » et pour l'ARC rubrique « enquêtes publiques »).
- Publication de l'avis dans deux journaux locaux (Le Parisien, Le Courrier Picard) 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelée dans les huit premier jours de celle-ci.
- Affichage de l'avis d'enquête sur le site du projet BETALOG (constaté par huissier)

Voir coupures de Presse concernant la publication de l'avis d'enquête ANNEXE QUATRE

Voir constat d'huissier sur l'affichage de l'avis d'enquête ANNEXE CINQ

F. Incidents, Climat de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein, sans incident.

J'ai bénéficié d'une collaboration continue du personnel de la mairie de Venette, notamment de Madame Christel BOUCHER, chargée des Affaires d'Urbanisme, afin que l'enquête publique puisse se dérouler dans les meilleures conditions.

G. Fin de l'enquête et relation comptable des observations du Public

L'enquête a pris fin le 8 Mars 2019 à l'issue de ma permanence en mairie de Venette

Pendant le temps de l'enquête, du 4 Février 2019 au 8 Mars 2019, quatre personnes ont consigné une observation sur le registre (deux personnes étant cosignataires de la même observation) ; une autre personne a transmis son observation par courrier électronique. Quatre observations ont trait à la « demande d'autorisation environnementale » ; une observation porte sur cette demande et également sur la « demande de permis de construire ».

Voir tableau récapitulatif ci-dessous

Nombre de personnes ayant déposé une observation sur le registre	Pendant les permanences	4
	En dehors des permanences	0
Nombre de personnes ayant adressé leur observation par courrier postal ou par dépôt d'une note écrite		0
Nombre de personnes ayant adressé leur observation par courrier électronique		1
Nombre de personnes venus en mairie uniquement pour consulter le dossier ou demander des renseignements	Pendant les permanences	0
	En dehors des permanences	0
Observations sur la demande d'autorisation environnementale		5

Observations sur la demande de permis de construire		1

H. Synthèse des observations – Procès-verbal et Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

Ces observations ont porté principalement sur les thèmes suivants 1-Impact environnemental « multi-aspects » (sols, risques, biodiversité, déchets) 2- Impact sur le trafic routier.

Ces observations ont été résumées par mes soins et reprises dans un procès-verbal de synthèse que je remettais au maître d'ouvrage le 13 Mars 2019 lors de notre rencontre dans les locaux « CLAMINVEST » à Chantilly (60).

Celui-ci me répondait par son mémoire en réponse du 18 Mars 2019

Voir procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage ANNEXE SIX

NB *Lors de notre rencontre le 13 Mars 2019 je faisais part de mes doutes au MO concernant l'exactitude du chapitre 10 de l'étude d'impact sur le « trafic » ; il m'apparaissait en effet que l'estimation du trafic VL lié au projet aux points de comptage Pt2, Pt4, Pt5 et Pt6 était erronée (tableau page 201 du DDAE). D'autre part il y avait une erreur matérielle sur la dénomination de la voirie au Pt1 (tableau page 200). Le MO a confirmé ces erreurs et a fait éditer une nouvelle version de ce chapitre de l'étude d'impact placée en* ANNEXE SEPT *du présent.*

Notons que les corrections apportées ne modifient pas le sens général de l'étude, n'ont pas d'impact sur l'économie générale du projet BETALOG/STOKOMANI.

III. Analyses

A. Analyse du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale – DDAE *(demande d'autorisation d'exploiter)*

Le projet BETALOG prend son emprise sur des terres ayant été précédemment cultivées (état actuel de friches agricoles) : les espèces faunistiques ou floristiques présentes sont assez pauvres ; Les études ont démontré que la faune présente, notamment oiseaux, chauve-souris venaient sur ces terres plus pour se nourrir, se reposer que pour y nicher (pas de véritables habitats constitués sur le

site du projet – haies, bosquets sont à proximité). Il n'y a pas ou très peu d'espèces rares ou protégées parmi la flore présente. En phase « Chantier » des mesures seront mises en place afin de déterminer les « aires » d'occupation à protéger (participation d'un écologue) ; un calendrier d'intervention sera également appliqué afin d'éviter les périodes de reproduction pour la faune potentielle.

- L'impact du projet sur la flore ou la faune sera faible.

Le site, lieu d'implantation du projet n'est couvert par aucun périmètre de protection des zones « naturelles » (notamment Natura 2000*, ZNIEFF*, AP Protection Biotope). Il s'intègre dans un espace dédié à des activités économiques, la ZAC du Bois de Plaisance.

** Zone NATURA 2000 = Zone pour la préservation des milieux naturels : directives « oiseaux » et « habitats » de l'Union Européenne ; elle comprend des Zones de Protection Spéciales (ZPS) et des Zones Spéciales de Conservation (ZSC)*

ZNIEFF = Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique.

La plateforme logistique STOKOMANI n'utilisera pour ces activités aucune « eau de process industriel » (eau utilisée pour le fonctionnement d'un procédé ou la fabrication d'un produit») ; l'eau est principalement utilisée pour les besoins domestiques de l'entreprise (sanitaires, cantine, chaudières), pour les opérations de nettoyage de l'entrepôt et pour la constitution des réserves « incendies » (cuves sprinkler/réseau RIA/poteaux incendie) ce qui permet une consommation limitée d'eau et une prise/adduction uniquement sur le réseau communal.

- Le fonctionnement du site ne nécessite pas de forage dans la nappe phréatique.

Le traitement des rejets aqueux est de type « séparatif » : réseaux eaux pluviales et eaux usées distincts.

Les eaux de pluies sont gérées « à la parcelle » (bassin d'infiltration, bassin de confinement et débourbeur-séparateur hydrocarbures pour les eaux polluées) selon le principe d'un bilan hydraulique « neutre ». Les eaux usées étant récupérées dans le circuit communal d'assainissement (station d'épuration de la Croix Saint Ouen)

Les eaux d'incendie sont dirigées vers le bassin de confinement.

- Le fonctionnement du site aura très peu d'impact sur la ressource « eau » ; la future installation est en conformité avec les objectifs/défis du SDAGE* Seine Normandie ou du SAGE* Oise Aronde notamment en ce qui concerne la préservation de la ressource et la réduction des pollutions.

**SDAGE = Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux*

**SAGE = Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux*

Les seuls rejets « gazeux » du site dans l'atmosphère seront constitués des vapeurs provenant du processus de combustion dans les chaudières (alimentés par le gaz naturel) et par les gaz d'échappement des poids-lourds et des véhicules du personnel.

Le gaz naturel est une des sources d'énergie les moins polluantes et les deux cheminées récupérant les vapeurs émises par les chaudières dépasseront de 5m l'acrotère du toit du bâtiment principal (hauteur des cheminées = 20m) ce qui facilitera leur dilution/prise aux vents dans l'atmosphère.

Pour les poids-lourds toutes les opérations de chargement ou de déchargement des marchandises se feront « moteur à l'arrêt ». Des parkings « d'attente » sont prévus sur le site pour ceux-ci, « moteur à l'arrêt » également. Les circuits distincts de circulation sur le site pour les PL et les VL faciliteront la fluidité des déplacements permettant un usage rationnel des moteurs.

- Le fonctionnement du site aura très peu d'impact sur la qualité de l'air.

Les relevés sonores (bruits ambiants, émergeants, résiduels jour/nuit) à proximité du site ainsi qu'à proximité du hameau d'Aiguisy (zone habitée) restent dans les limites définies par la règlementation (gêne « acceptable »). *Le site n'étant pas créé, ces relevés ont intégré des données issues des scénarios de « modélisation ».*

- Les bruits engendrés par le fonctionnement du site resteront dans les limites « autorisées »

Le site n'utilisera aucun produit classé « dangereux ». Tous les déchets seront récupérés, transportés et traités hors site par des prestataires spécialisés, la plupart des déchets devant être recyclés ou valorisés (papier, cartons, plastiques, bois, hydrocarbures, boues des débourbeurs etc...).

- Tous les déchets générés par le fonctionnement de la plateforme STOKOMANI seront récupérés et traités hors site dans des filières spécialisées. Aucun produit « dangereux » n'est utilisé sur la plateforme.

Le trafic généré par le fonctionnement de la plateforme aura un impact certain sur les voies de circulation à proximité : 300 personnes sont appelés à terme à travailler sur le site en 2 X 8h puis 3X8h ; de 60 à 200 camions par jour devraient entrer et sortir du site pour les livraisons.

Selon les études réalisées (Cf. chapitre 10 de l'étude d'impact, tableaux pages 200-201*) l'impact le plus conséquent est sur la RD 36 E : augmentation d'environ 374% pour la circulation des PL et d'environ 10% pour la circulation des VL (point de comptage n° 2). Cependant il s'agit de la RD qui

dessert principalement la ZAC dont l'aménagement est toujours en cours ; d'autres sociétés sont appelées en effet à s'y installer ce qui aura pour effet de « minorer » l'impact sur le trafic dû à la seule plateforme STOKOMANI.

**Ce document a été corrigé par le MO à l'issue de l'enquête (Voir Supra – NB du Commissaire Enquêteur)*

L'impact sur les autres voies à proximité, notamment sur les accès N 1031 et D 1131 (connexion avec l'avenue de la Mare Gessart) est beaucoup plus faible, du fait notamment que ces voies connaissent déjà un trafic dense : ainsi il est de l'ordre de 1 à 3% en entrée et sortie de ces voies pour l'ensemble des véhicules PL + VL. (De l'ordre de 22 à 26% pour les seuls PL)

Quant à la RD 36 (sud de la ZAC) les études montrent que l'impact des PL est négligeable sur cette voie ; il est de l'ordre de 0,5% pour les VL.

Les aménagements pour la mise en réseau de la ZAC avec la N 31, la N 1031 et la D 1131 sont déjà bien développés (voiries larges comme celle de l'avenue de la Mare Gessart, nombreux giratoires) facilitant la fluidité et la mise en sécurité de la circulation. D'autres aménagements du même type sont attendus sur la RD 36 E, notamment alignement/élargissement de la voirie, construction d'un giratoire au droit du site.

D'autre part, l'étalement des horaires concernant les livraisons et les expéditions, les prises de postes du personnel en 2x8 puis 3X8, le parking d'attente pour les PL sont des aménagements de réduction de l'impact sur le trafic.

- Le fonctionnement de la plateforme STOKOMANI aura un impact modéré sur le trafic du réseau routier desservant la ZAC du Bois de Plaisance.

L'étude de danger montre que le risque à retenir pour le type d'activité lié à l'exploitation de la plateforme STOKOMANI est le risque d'incendie, pouvant être accompagné éventuellement d'un risque d'émanation de fumées toxiques (Par ex lors de la combustion des matières plastiques).

Le consignes de sécurité (pour le personnel, les intervenants sur le site) ainsi que des équipements appropriés permettent de prévenir ce risque ou du moins d'en limiter les effets (mesures de réduction du risque).

En ce qui concerne les équipements, on retiendra principalement : les détecteurs/alarmes (fumées/élévation de température/augmentation concentration H2 dans le local d'hydrogénisation), la mise à disposition d'extincteurs, les portes et murs « coupe-feu », un réseau « sprinkler » recouvrant les six cellules de stockage, cantons et exutoires de désenfumage. Les services de lutte contre l'incendie (SDIS) disposeront d'un réseau RIA, plusieurs bornes incendie ainsi que d'une voirie et emplacements réservés pour leurs véhicules et la mise en échelle. Les réseaux d'extinction automatique et de lutte contre l'incendie seront autonomes et indépendants du réseau public (stockage d'eau dans des cuves extérieures au bâtiment – dispositifs de mise en surpression)

Ainsi, compte tenu des « barrières » au risque ci-dessus mentionnées, les études de « modélisation » (scénarios d'incendie dans les différentes parties de la plateforme/ mise en cause des différentes substances ou matières présentes) ont montré que du point de vue des normes retenues par la règlementation, le risque d'incendie sur la plateforme STOKOMANI avait une occurrence classée « possible mais extrêmement peu probable » pour des effets pouvant sortir des limites du site (de 5 à 15m sur les côtés Est et Ouest) avec une gravité classée « modérée » (3 kW/m2 : effets thermiques classés « irréversibles » mais pas d'effets létaux, pas d'effets sur les structures). Compte tenu de l'occupation des sols sur les côtés Est et Ouest du site (terres cultivées) il a été jugé par le Maître d'Ouvrage qu'aucune mesure de réduction complémentaire du risque n'était nécessaire.

- L'étude de danger montre que le risque d'incendie, seul risque retenu comme risque majeur sur le site BETALOG/STOKOMANI, est acceptable (occurrence « extrêmement peu probable », gravité « modérée »)

Pour permettre à des sociétés telles que BETALOG/STOKOMANI, CHANEL, MATRA de s'installer sur la ZAC du Bois de Plaisance, l'ARC a dû apporter des modifications aux documents de création de la ZAC, ces modifications revoyant principalement le découpage et la destination de plusieurs parcelles, la gestion de l'eau sur celles-ci, les aménagements de voirie etc...(Notamment plus grandes parcelles attribuées permettant une gestion des eaux pluviales « à la parcelle », un traitement « paysagé » plus en harmonie avec l'environnement). Ces modifications sont reprises dans une procédure de déclaration de projet sur la ZAC du bois de plaisance emportant modification du POS de Venette, laquelle fait l'objet d'une enquête publique distincte et menée parallèlement à la présente (Réf. Arrêté du Président de l'ARC du 25 Janvier 2019)

- La modification du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune de Venette est nécessaire pour permettre la réalisation du projet BETALOG/STOKOMANI sur la ZAC du Bois de Plaisance.

B. Analyse du dossier de demande de permis de construire

L'aménagement du site BETALOG/STOKOMANI comprend principalement les constructions suivantes :

- Un bâtiment principal composé de six cellules de stockage sur une emprise de 70 792m2 (plus de 7 ha) avec plusieurs quais/portes sur les façades Sud et Nord pour les opérations de déchargement et de chargement des camions
- Plusieurs locaux annexes accolés à la façade Est du Bâtiment : les bureaux et locaux sociaux, deux locaux de chaufferie, le local des utilités/maintenance, deux locaux de charge (rechargement des batteries par hydrogénisation pour les chariots élévateurs et autres engins de manutention) et un local Sprinkler (système automatique de propulsion d'eau dans les cellules en cas d'incendie)
- Deux petits bâtiments distincts, côté Est du site : poste de garde et local pour les chauffeurs
- Sur le côté Est également : deux cheminées de rejet des vapeurs provenant des chaudières et dépassant d'environ 5 m l'acrotère du toit du bâtiment principal ainsi que trois cuves de réserve d'eau pour le système sprinkler et pour le réseau de défense incendie.
- Sur le côté Nord deux bassins : un bassin d'infiltration et un bassin de confinement
- Un giratoire sur le site desservant deux voies, l'une pour les camions (PL) et l'autre pour les voitures (VL)
- Deux parkings PL côté Est du Site et un parking VL côté Nord.
- Quelques places de parking (visiteurs, intervenants) côté Est du site

(Cf. Plan de masse – dossier « permis de construire »)

.

Le projet BETALOG prend son emprise sur une parcelle de nature « agricole » d'une superficie de 175336 m2 (plus de 17ha). La somme des emprises - bâtiments, voirie, parkings - conduit à une imperméabilisation des sols sur une superficie d'environ 127000 m2, soit sur 73% environ de la parcelle (deux bassins dédiés l'un au confinement des eaux polluées, l'autre à l'infiltration des eaux de pluie occupent également le sol). Le reste de la superficie fait l'objet d'un traitement « paysager » conduisant à l'implantation de plus de 550 arbres de haute tige (dont un arbre de haute tige pour 4 places de parking). En limite Ouest et Sud du site l'implantation se fera façon « haies bocagères » (2 à 3 épaisseurs arbres/arbustes) ainsi les corridors écologiques identifiés pourront être maintenus. (Cf. tableau des surfaces DDAE résumés non techniques-Demande PC notice)

- Le projet BETALOG conduit à une imperméabilisation (artificialisation) des sols importante (73% de la surface totale) ; cependant l'effort de végétalisation réalisé sur l'espace restant (nombreux arbres de hautes tiges, haies bocagères) permet qu'un écosystème (faune/flore) soit maintenu sur le site. La végétalisation du sol permet aussi au projet de s'intégrer dans un paysage encore marqué par la présence d'espaces agricoles (champs cultivés) et naturels (bois, bosquets).

Le site d'implantation du projet est desservi par la RD 36 E laquelle fera l'objet d'aménagements pour permettre une fluidité du trafic et prévenir les risques d'accident en entrée et sortie de site. Notamment un giratoire sera aménagé sur la RD pour l'accès au site ; à quelques mètres de celui-ci un autre giratoire est prévu sur le site afin d'accroître encore la capacité de régulation du trafic tout en facilitant les accès aux voiries dédiées « circulation PL » et « circulation VL » sur le site.

Ainsi 343 places de parking sont prévues pour les VL (302 pour le personnel, dont 7 aux normes PMR/PSH, 27 pour les visiteurs professionnels, 14 pour les prestataires extérieures) et 50 places de parking sont prévues pour les PL. Une aire d'attente pour ceux-ci est aménagée afin de préserver la voie publique de leur occupation et d'éviter les embouteillages sur site. Des espaces dédiés au stationnement des « deux roues »/ moyens de locomotion dits « doux » (bicyclettes – vélos électriques) sont également prévus. Les « cheminements piétons » sont bien distincts des voies de circulation des véhicules.

- Les aménagements prévus sur le site d'implantation BETALOG/STOKOMANI concourent à la fluidité de la circulation et à la sécurité des usagers. Ils viennent en « réduction » de l'impact « trafic » du projet.

Le plancher des constructions est à un niveau d'environ 5-6m en dessous du la RD 36 E, au droit du site ; ce qui diminue l'impact visuel du bâtiment principal (14m de haut à l'acrotère) sur le paysage et ce qui atténue l'impact des bruits générés par l'exploitation.

- L'implantation des constructions réduit l'impact visuel des bâtiments sur le paysage et concourt à la réduction des effets sonores hors du site.

Du Sud vers le Nord le terrain naturel descend puis remonte. Les niveaux du terrain d'implantation présentant un différentiel d'à peu près 13 m (cote la plus élevée/cote la plus basse Cf. coupe transversale), en phase chantier, les opérations de nivellement conduiront à équilibrer les déblais et les remblais (tendant à un rapport neutre), ce qui limitera les transports à l'extérieur du site.

- En phase chantier, les opérations de nivellement nécessiteront peu de transports à l'extérieur du site, le rapport déblais/remblais tendant à s'équilibrer : les impacts sur l'air (gaz d'échappement des véhicules), la qualité des sols et sur le trafic sont réduits.

Les accès aux réseaux (électricité, gaz, eau, télécommunications) sont à proximité ; peu de travaux à prévoir à ce propos.

Les constructions intègrent l'aménagement de deux bassins : un bassin d'infiltration de 4132 m3* et un bassin de confinement de 120 m3. Le bassin d'infiltration recueille par gravité les eaux provenant des toitures ; le bassin de confinement recueille les eaux « accidentelles » (ex déversement accidentelle des substances polluantes), les eaux « d'incendie » ainsi que les eaux pluviales « souillées » en provenance des voiries et parking (ces dernières après passage dans un séparateur hydrocarbure/débourbeur sont ensuite dirigées vers le bassin d'infiltration)

**bassin dimensionné pour la gestion à la parcelle d'une pluie d'occurrence décennale.*

- Les constructions sont en adéquation avec la gestion « à la parcelle » des eaux pluviales.

Les constructions intègrent murs coupe-feu, rétention des eaux d'extinction dans les cellules (aménagement du sol), cantons de « désenfumage », auvents d'aération », emplacements réservés aux SDIS etc...

- Les constructions sont en adéquation avec la prévention des risques d'incendies ou avec la réduction des effets de l'évènement.

L'éclairage du site part principalement du toit du bâtiment principal pour éclairer les voiries et parking (Orientation du haut vers le bas) ; ce qui diminue l'impact environnemental des émissions lumineuses sur les personnes et sur la faune (chiroptères).

- Le positionnement de l'éclairage des voiries et parking vient en réduction de l'impact des émissions lumineuses

L'architecture des bâtiments, notamment par l'utilisation de revêtements métalliques à effets « miroirs » diminue l'impact visuel de ceux-ci dans le paysage proche. Elle s'inscrit dans la continuité du style (moderne, aéré, végétalisé) de plusieurs autres installations présentes sur la ZAC (ex Plastic OMNIUM).

- L'architecture des bâtiments favorise leur intégration dans le paysage proche.

C. Les Remarques de l'Autorité Environnementale, les réponses du Maître d'Ouvrage (commentaires du Commissaire Enquêteur inclus)

Elles peuvent être résumées comme suit :

Remarque AE : recommandation de compléter l'analyse sur la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation du Bassin Seine Normandie

Réponse MO : le site n'est pas visé par un risque d'inondation selon la carte de la probabilité des crues sur le territoire de Compiègne (Réf DREAL Territoire à Risque d'Inondation_ TRI de Compiègne)

- Mon commentaire : le site n'est pas non plus inclus dans une zone à risque du PPRI de Compiègne (hors aléa cartographié)

Remarque AE : recommandation de compléter l'analyse sur le cumul d'impact avec les autres projets connus, par exemple Canal Seine-Nord-Europe (CSNE), Mise au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO), Entrepôts logistiques à Beauvais

Réponse MO : pour les projets CSNE, MAGEO, les effets cumulés existent lors de la phase « Chantier » du projet BETALOG ; ces effets concernent notamment les opérations de déblais et de remblais ; ors ces opérations s'équilibreront sur le site même.

Compte tenu de la distances des entrepôts logistiques à Beauvais avec le site du projet les effets cumulés ne sont pas quantifiables (trafic routier, émission de gaz à effet de serre, qualité de l'air etc.).

D'autre part, en conformité avec l'art R 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact est proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet et à l'importance de la nature des travaux, installations etc.... (Cf. art R 122-5)

- Mon commentaire : le MO apporte une réponse argumentée sur cette question des effets cumulés.

Remarque AE : la démonstration sur l'opportunité de retenir le site de Venette par la société BETALOG est incomplète – Il manque des précisions sur les variantes étudiées.

Réponse MO : Il y a bien eu étude de solutions de substitution sur le choix du site (respect du 7° de l'art R 122-5) cependant 1-les détails de chaque site étudié n'ont pas été précisés par souci de confidentialité 2-les critères de sélection ayant conduit la réflexion/le choix sont bien détaillés dans le dossier

A savoir notamment:

- Parcours des véhicules (PL et VL) liés à la desserte du site : le choix du site vient en réduction des émissions atmosphériques à ce propos.
- Pas de « zone humide » sur le site du projet.
- Impact sur la faune/flore : le développement des espèces est limité de par l'usage précédent du site (terres cultivées)
- L'impact global du projet sur l'environnement est réduit du fait de son implantation au sein d'une ZAC – zone dédiée au développement économique.

- Mon commentaire : le choix du site se justifie par l'application des critères de sélection ressortant du dossier DDAE

Remarque AE : recommandation de diminuer les surfaces imperméabilisées, notamment par une meilleure rationalisation/optimisation de l'offre des places de stationnement pour les salariés, de compenser la consommation des terres agricoles/filtrantes par la végétalisation des parkings, des toitures

Réponse MO : Il n'est pas possible de diminuer le nombre de places de parking pour les salariés, sinon on risque un encombrement des voies aux heures de changement de poste ; la végétalisation des parkings serait un frein au ruissellement des eaux de pluie susceptibles d'être polluées vers le bassin de confinement pour être dirigées ensuite vers le bassin d'infiltration (gestion à la parcelle des

eaux de pluie). L'investissement d'un toit végétalisé n'est pas nécessaire tant que la nature du sol permet l'infiltration de l'ensemble des eaux de pluie.

- Mon commentaire : il n'y a pas de rotation « instantanée » du personnel ; le dossier indique par exemple une arrivée d'une partie du personnel à 11h30 (2ème contingent) et un départ du contingent précédent à 13h (système 2 X 8) ; la végétalisation des parkings ne facilite pas le ruissellement voulu des eaux de pluie vers les bassins de confinement et d'infiltration (gestion de ces eaux « A la parcelle » par aménagement d'un bassin d'infiltration de 4132 m3). La structure du toit doit être conforme avec certains aménagements techniques nécessaires à la réduction des risques (exemple : caissons de désenfumage/aération)

Remarque AE : Impact sur la faune et la flore : l'inventaire « terrain » ayant consisté en « deux passages » en Juin 2018 est insuffisant, notamment pour l'inventaire des oiseaux, des chiroptères. Les mesures ERC doivent être développées en cas de prospection positive.

Réponse MO : respect du référentiel édité par la DREAL concernant un DDAE impliquant une ICPE : celui-ci préconise « une prospection générale » laquelle peut se traduire par « deux passages terrain » ; si la nature du terrain le requiert peuvent s'ajouter des « passages spécifiques » ; or lorsque la nature du terrain concernant le site consiste en l'usage agricole, le référentiel ne prévoit pas un inventaire à réaliser en plus de la prospection générale.

Deux inventaires complémentaires ont été réalisés par le Bureau d'Etudes « Rainette » l'un le 22 Octobre 2018, l'autre le 4 Décembre 2018

Les conclusions du BE sont les suivantes :

Concernant les oiseaux :

Dans la zone d'Etude, un petit bâtiment (bâti sur la rive Ouest du site protégeant un puits pour l'irrigation agricole) ainsi qu'une haie sur la rive Nord sont des lieux potentiels pour le recensement d'espèces. Ces éléments sont conservés dans le cadre du projet. Cependant seul un petit nombre d'espèces a été recensé dans la haie et le bâtiment est peu favorable à la nidification.

En période migratoire, les espèces (cigognes, oies, bussards, mouettes...) sont potentiellement présentes pour s'y nourrir ou s'y reposer.

La zone d'études ne présente pas d'enjeux importants pour l'avifaune migratoire et hivernante

Concernant les chiroptères : aucun milieu favorable à ceux-ci n'est présent sur la zone

Les mammifères inventoriés (Lapins de garenne, chevreuils, sangliers, blaireaux.....) sont une préoccupation « mineure » au niveau régional. Ils ne figurent pas dans la directive européenne « Habitats ».

Concernant l'entomofaune, si les haies prairiales sont des habitats propices aux insectes, les espèces présentes dans la zone d'Etudes sont « communes ».

Quant à l'intérêt floristique de la zone, aucune espèce observée ne dispose d'un statut de protection.

Quant aux mesures ERC : les mesures relatives à la phase « chantier » seront adaptées à l'Etude « Rainette » (dégagements d'emprise en dehors des périodes de reproduction/nidification -Mars à Aout – Assistance d'un écologue)

- Mon commentaire : En ayant fait procéder à un inventaire « terrain » supplémentaire (Missions BE « Rainette » en Octobre et Décembre 2018) le MO a donné une suite favorable à la remarque de la MRAE sur ce sujet ; je retiens qu'en définitive ces inventaires concluent à un potentiel écologique faune/flore « faible » sur l'ensemble du site (notamment constitué par l'ancienne terre agricole) à l'exception des friches « sèches » que constituent le talus en limite de propriété avec la RD 36E et le chemin agricole en limite Ouest du site où le potentiel écologique peut être qualifié de « moyen ».

Remarque AE : est recommandée une évaluation des incidences Natura 2000 dans un rayon de 20km

Réponse MO : aucune incidence du projet sur ces espaces naturels n'est à attendre pour des raisons de distance du site par rapport à ces zones, en raison aussi des aménagements prévus (par ex infiltration des eaux à la parcelle) ; d'autre part le projet est implanté au sein d'une ZAC laquelle a déjà fait l'objet d'une étude d'impact.

- Mon commentaire : D'accord avec le MO : ces espaces protégées (Natura 2000) sont suffisamment éloignés du site pour que celui-ci, compte tenu de la nature de l'exploitation et des aménagements proposés, n'ait pas d'incidence sur ces espaces.

Remarque AE : recommandation d'utiliser les toitures pour production d'énergie renouvelable (aménagement de panneaux photovoltaïques) en compensation de la consommation d'énergie fossile (déplacements VL et PL)

Réponse MO : cette prescription n'est pas exclue par l'exploitant, mais pas en phase de début d'exploitation pour des raisons de coûts d'investissement ; cependant l'installation doit être également compatible avec des dispositions constructives précises (par exemple auvents d'aération, de désenfumage en toiture)

- Mon commentaire : je n'ai rien à ajouter à la réponse du MO

NB Il faut souligner également les avis suivants de l'Autorité Environnementale concernant l'évaluation environnementale conduite par le MO :

- L'évaluation environnementale est complète
- En ce qui concerne l'articulation du projet avec les plans et programmes et autres projets connus :
  - Le projet n'est pas conforme avec le document d'urbanisme actuel de Venette : celui-ci (POS) devra évoluer.
  - La compatibilité du projet est démontrée avec le SDAGE Seine-Normandie (2016-2021) et la SAGE Oise-Aronde (préservation de la haie existante, infiltration des eaux pluviales)
- L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation : les mesures de prévention et de protection proposées viennent réduire la probabilité d'occurrence ainsi que les distances et les effets du phénomène (Incendie).

D. Les Contributions du Public (Observations, propositions, contre-propositions), la réponse du Maitre d'Ouvrage/porteur de projet, l'analyse du Commissaire Enquêteur :

N°1	Contribution portée par M. SOUPLET en date du 14 février 2019
Observation :	**Résumé du commissaire enquêteur** o Cette personne conteste les études faites sur l'impact « trafic » lié au projet. Il ne croit pas que les camions (PL) desservant la plateforme logistique passeront essentiellement par la portion EST de la RD 36 E pour venir sur le site depuis les N31/N1031 ou rejoindre celles-ci après livraison ; il pense au contraire que les camions emprunteront la partie OUEST de la RD 36 E puis la RD 36 pour rejoindre directement la N31 puis l'A1 impactant la « tranquillité » du hameau d'Aiguisy. Il évoque également un problème de sécurité routière et prétend que le carrefour RD 36/ RD 36 E est accidentogène et a tendance à être saturé aux heures de pointe. o Il propose qu'un « barreau routier » le long du bois de plaisance dans le prolongement du chemin rural soit réalisé, afin de rejoindre directement la RD 36 depuis le futur giratoire de la ZAC sur la RD 36 E. o A défaut ou dans l'attente de la réalisation de ces travaux, il propose que la circulation sur la portion OUEST de la RD 36 E soit limitée aux véhicules de gabarit inférieur à 3,5 tonnes sauf pour les engins agricoles.

Réponse du porteur de projet :

Concernant les études de trafics :
Le schéma logistique de l'exploitant de la plateforme prévoit que les camions (PL) aillent en direction des entrepôts de Longueuil-Sainte-Marie et Creil également opérés par l'exploitant (voir schéma 1 ci-après) afin de réaliser des opérations de co-chargement (mutualisation des camions).

Cette destination emmènera les PL à emprunter la D200 via la RD 36E Est puis la D1131. Ce chemin étant le plus efficace pour rejoindre les sites de Longueuil-Sainte-Marie et Creil, ils n'emprunteront pas la RD36E Ouest (voir Schéma 2 ci-après). En effet l'itinéraire passant par la RD36E Ouest est plus long et surtout obligerait les PL à emprunter l'autoroute A1 qui est payante sur cette portion. De plus la majeure partie des PL arrivera ou partira du site en milieu de journée entre (9h et 15h), horaires où les rondpoints de la ZAC sont les plus fluides ce qui n'incitera pas les PL à emprunter la RD36 à l'ouest.

Il en sera de même pour les camions à destination de la plateforme de Venette et en provenance du site de Longueuil-Sainte-Marie ou Creil, mais en sens inverse.

Pour les quelques camions qui ne viendraient ou n'iraient pas à destination des sites de Longueuil-Sainte Marie ou Creil, l'exploitant à prévu de transmettre des consignes d'itinéraire routier leur interdisant de passer par la RD36 côté ouest (disposition usuelle en logistique). Des panneaux de rappel seront également disposés sur le site afin d'interdire aux camions d'emprunter le RD36E Ouest.

Enfin nous rappelons également que le site sera en activité très modérée voire nulle le samedi et inactif le dimanche.

Schéma 1 – repérage des sites de l'exploitant et de l'axe D200

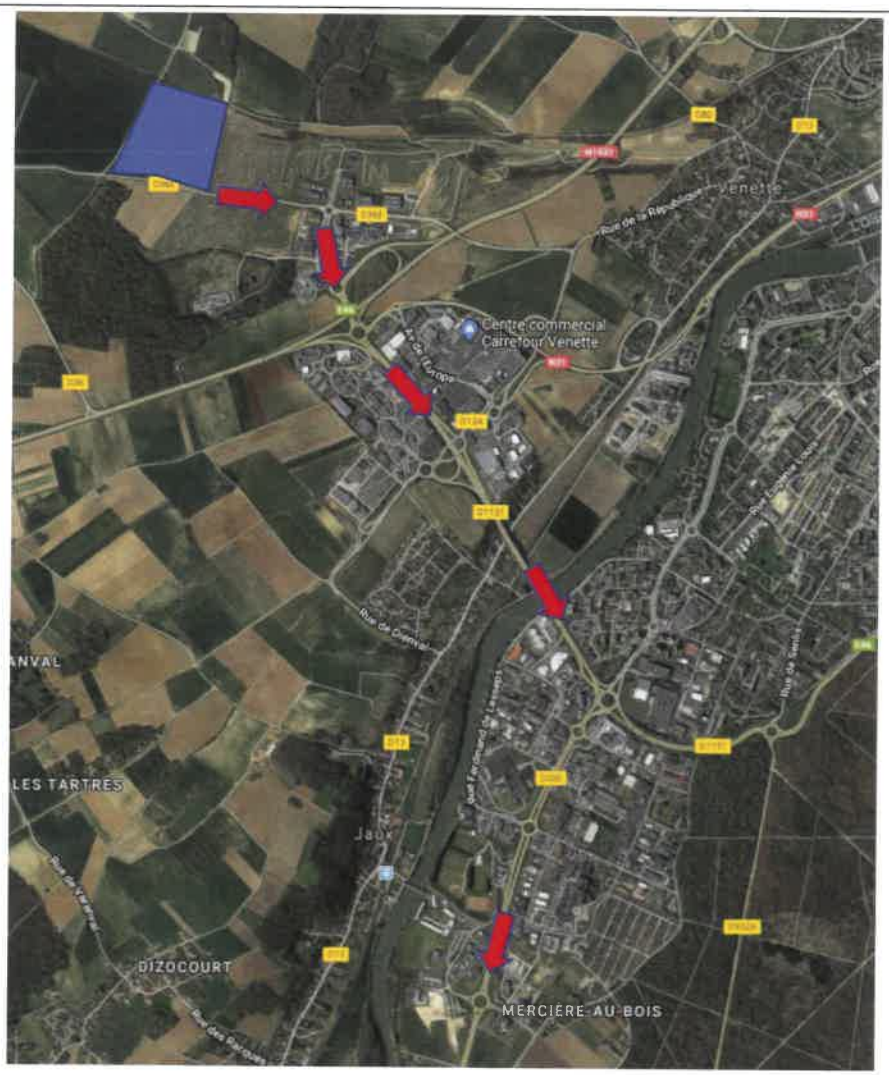

Schéma 2 – Accès à la D200 depuis la plateforme logistique

Concernant les mesures sur la ZAC :

Afin de répondre à l'avis de M. SOUPLET, nous avons sollicité l'ARC pour nous apporter les réponses aux remarques ne concernant pas directement le projet mais d'avantage la ZAC, vous trouverez joint au présent mémoire le courrier de réponse de l'ARC adressé à la société CLAMINVEST, gérant de la société BETALOG, en date du 14 mars 2019.

Analyse du commissaire enquêteur :

Le MO donne une réponse argumentée à l'observation de Monsieur SOUPLET :

Les PL desservant le site STOKOMANI de Venette, tant à l'aller qu'au retour, n'auront pas à emprunter la partie Ouest de la RD 36 E : par conséquent ils éviteront le carrefour à proximité d'Aiguisy (jonction RD 36 E/ RD 36).

Leur itinéraire passe en effet par la RD 36 E Est et par l'avenue de la Mare Gessart avant d'atteindre pour la plupart la RD 1131 et la RD 200 ou pour les autres la RD1031/N31. Ceci pour les expéditions (départs du site) et en sens inverse pour les livraisons (arrivées sur site)

Cet itinéraire est justifié par :

- les opérations de co-chargement avec les sites logistiques de Longueuil-Sainte-Marie et de Creil : le passage par la RD 200 est alors le plus adéquat : proximité des sites – route à quatre voies.
- Les instructions données aux chauffeurs ou/et les dispositions dans le cahier des charges obligeant les transporteurs
- La signalisation en sortie de site

L'impact PL sur le trafic est réduit du fait que :

- La plupart des arrivées sur site et des départs sont réalisés entre 9h et 15h (en dehors des heures « de pointe » ; on note plus de 50% des arrivées et départs entre 11h et 15h)
- La charge 200 Pl/j ne se fait que sur 2 jours par semaine (60 Pl/j sur les 3 autres jours ouvrés ; la charge PL est négligeable ou nulle le week-end).

L'analyse du courrier de la ZAC du 14/03/2019 joint au mémoire en réponse du MO fait apparaître que :

- Après recherches auprès des services du Conseil Départemental et de la Gendarmerie le carrefour d'Aiguisy apparait peu « accidentogène » (2 accidents corporels relevés dans un rayon de 200 m à partir du carrefour)
- Si le carrefour d'Aiguisy est actuellement satisfaisant du point de vue de la fluidité du trafic et également de la sécurité, il risque ne plus répondre aux besoins à court terme, notamment avec l'accroissement du nombre des sociétés installées sur la ZAC du bois de Plaisance.
- L'aménagement du carrefour d'Aiguisy en giratoire est actuellement à l'étude à l'ARC pour une livraison en 2020-2021
- Afin de consolider l'évitement par les PL de la partie Ouest de la RD 36 E, l'itinéraire présenté par le MO (BETALOG) « en sortie de site » sera repris dans les dispositions du Cahier des Charges de Cession de Terrain (CCCT) ainsi que sera mise en place une signalisation spécifique interdisant les « Tourne A Droite ».

Dans le contexte de passage « obligé » des PL par la portion Est de la RD 36 E tel qu'expliqué par le MO ainsi que dans celui des aménagements futurs du carrefour d'Aiguisy évoqués par l'ARC, le MO ne donne pas suite aux propositions de Monsieur SOUPLET (barreau routier, réduction du gabarit autorisé sur la RD 36 E Ouest).

N°2	Contribution portée par Mme MARY par mail en date du 19 février 2019
Observation :	Résumé du commissaire enquêteur • Cette personne se plaint de difficultés de participation à l'enquête publique, sans donner aucune précision sur la nature de celles-ci, de manière à ce qu'on puisse les identifier. • Elle est contre le projet BETALOG/STOKOMANI (contre l'autorisation environnementale, contre le permis de construire) : ↳ Ce projet conduit à une « artificialisation » des sols, laquelle facilite le ruissellement des eaux de pluie dans une région déjà frappée par les inondations, les coulées de boues. ↳ Il conduit à une atteinte à la biodiversité existante sur la parcelle concernée (faune, flore), biodiversité qu'il faut préserver. ↳ Il conduit à une augmentation des stocks de déchets. ↳ Il est un frein au « développement durable » (intérêts des générations futures) • Elle propose la réhabilitation de bâtiments déjà existants sur la communauté de communes (ARC) pour recevoir le projet ce qui conduirait à un projet moins onéreux et moins pénalisant pour l'environnement.

Réponse du porteur de projet :

Concernant l'artificialisation des sols :
Le site s'implante en Zone d'Aménagement Concertée (ZAC). En effet, le 29 juin 2004, le conseil communautaire de la Communauté de Communes de la Région de Compiègne a décidé de réaliser la ZAC du Bois de Plaisance sur laquelle s'implante le projet. Celle-ci a fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique avant d'être approuvée. Les ZAC sont des zones d'aménagement résultant d'une initiative publique et visant à planifier l'étalement urbain afin de le maîtriser et de regrouper les activités économiques (Chapitre 1 de l'étude d'impact).
A cet effet, le projet BETALOG s'inscrit au sein des orientations des différents documents d'urbanismes applicables à la commune de Venette et plus largement dans le Schéma de Cohérence Territorial qui a vocation à définir les grandes orientations du territoire (Chapitre 3.1.5. de l'étude d'impact).

Concernant le ruissellement des eaux et le risque inondation :
Tout d'abord, il convient d'étudier les différents documents réglementaires sur la thématique de gestion des eaux qui limiteraient ou prescriraient des aménagements sur le site. La commune de Venette est située dans le périmètre d'un Plan de Prévention du Risque inondation (PPRi) et sur le Territoire à Risque Inondation (TRI) de Compiègne. La ZAC du Bois de Plaisance est située hors de tout aléa cartographié (Chapitre 3.1.4. de l'étude d'impact). Localement le site est situé en zone où la sensibilité d'inondation par remontée de la nappe sédimentaire est potentielle avec fiabilité moyenne, en zone potentiellement sujette aux inondations de caves (fiabilité moyenne) et en zone potentiellement sujette aux débordements de nappe (fiabilité faible) (Chapitre 1.3.2.C de l'étude des dangers). Ces derniers zonages sont des extrapolations issues de vues aériennes et doivent être étudiées in situ.
Afin de rendre le site neutre hydrauliquement et donc se prémunir de tout risque d'inondation, un bassin d'infiltration des eaux pluviales sera réalisé. Ce dernier, conçu pour gérer une pluie vicennale conformément au règlement de la zone d'activité, sera aménagé sur une surface de 1 805 m^2 et présentera un volume utile de 5 000 m^3 (après application de coefficients de sécurité) (Chapitre 5.2.3.B.i de l'étude d'impact). Une étude spécifique a été réalisée par un bureau d'étude technique spécialisé afin de dimensionner cet ouvrage (Annexe 12 du DDAE). Le ruissellement des eaux sur le site est donc géré à la parcelle et les eaux pluviales permettent d'alimenter la nappe par infiltration. Ainsi, le projet BETALOG intègre dès sa conception, la gestion des eaux pluviales et le risque inondation.

Concernant le déboisement : Le projet ne nécessitera pas de déboisement. L'autorisation sollicitée ne porte pas sur cette thématique (Chapitre 2.1. de la présentation générale). De plus, le terrain sur lequel s'implante le projet est un terrain agricole.

Concernant la destruction de la biodiversité :
En amont du présent projet, la société BETALOG a missionné un bureau d'étude spécialisé en environnement afin de réaliser une pré-étude ou étude de faisabilité sur 7 terrains situés majoritairement dans le département de l'Oise. A cet effet, des études ont été menées et notamment des délimitations de zones humides ou des inventaires faune/flore. Au regard de l'ensemble des critères, croisés avec les aspects économiques, le site de Venette est

apparu comme site préférentiel (Chapitre 2.3 de l'étude d'impact). De plus, cette composante a été étudiée de différentes façons :

- En premier à travers d'une étude documentaire qui a conclu que le site ne se situe pas à proximité de sites protégés ou sensibles tels que :
  - Des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (Chapitre 4.1. de l'étude d'impact),
  - Des réserves naturelles (Chapitre 4.2. de l'étude d'impact),
  - Des zones protégées par arrêté préfectoraux de protection biotope (Chapitre 4.3. de l'étude d'impact),
  - Des sites naturels inscrits ou classés (Chapitre 4.4. de l'étude d'impact),
  - Des parcs nationaux ou régionaux (Chapitre 4.5. de l'étude d'impact),
  - De sites NATURA 2000 (Chapitre 4.6. de l'étude d'impact),
  - De réservoirs de biodiversité (Chapitre 4.8. de l'étude d'impact).
- En deuxième, des études sur site ont été réalisées par des bureaux d'étude spécialisés faune, flore et milieux naturels. Ainsi, le site ne présente aucune zone humide (Chapitre 4.7 de l'étude d'impact et annexe 25 du DDAE) pouvant accueillir une réelle biodiversité.
- Enfin, des inventaires faune/flore ont été réalisés par prospection de terrain (Annexe 9 du DDAE). Le potentiel écologique sur ce terrain a été qualifié de faible à négligeable pour la faune et de moyen à négligeable pour la flore.

L'ensemble des espèces floristiques recensées sur le site (exclusivement en bordure de site) ont été évitées (Chapitre 4.10.2. de l'étude d'impact).

Concernant la gestion des déchets : Que ce soit en phase chantier (Chapitre 20.2.6 de l'étude d'impact) ou en phase exploitation (Chapitre 9 de l'étude d'impact), les déchets seront collectés et remis à des prestataires autorisés. En tant qu'installation classée, le site se devra de tracer l'ensemble des déchets expédiés (nature, quantité, collecteur, destinataire, etc.) à travers un registre dédié. Ces obligations seront mentionnées à travers un arrêté préfectoral que l'exploitant devra respecter.

Concernant la réhabilitation d'un bâtiment existant :
Aucun bâtiment dans la zone d'étude ne répondant aux besoins générés par le présent projet, la construction d'un nouvel entrepôt s'est avérée nécessaire.

Analyse du commissaire enquêteur :

Le MO fait une réponse complète et argumentée aux observations de Madame Clotylde MARY.

Concernant l'artificialisation des sols :

Oui il y a bien artificialisation des sols mais celle-ci s'inscrit dans le cadre d'une ZAC approuvée (2004) après étude d'impact ayant fait l'objet d'une enquête publique. Le projet est en conformité avec les Orientations du SCOT (2012) de L'Agglomération de Compiègne lesquelles ont identifié la ZAC du Bois de Plaisance comme un site de développement économique.

Concernant le ruissellement des eaux et les risques d'inondation

Le site n'est pas inclus dans la cartographie des aléas à risque du PPRI s'appliquant sur la commune de Venette (PPRI Oise_ Bief Compiègne-Pt Sainte Maxence).

Les ruissellements sur le site sont gérés « à la parcelle » grâce à un bassin d'infiltration dimensionné pour un impact « hydraulique » neutre (Pas de rejet des eaux pluviales à l'extérieur du site).

Concernant l'atteinte à la biodiversité

Le site ne s'inscrit dans aucun périmètre de protection des zones naturelles.

Le site est constitué d'anciennes terres agricoles : le potentiel écologique faune/flore y est plutôt faible.

Les études d'inventaire ont mis en évidence des zones en bordure de site où ce potentiel pouvait être classé « moyen » pour la flore : ces zones seront évitées ou protégées (notamment en phase chantier).

Concernant les déchets

Ils seront tous collectés sur le site et remis aux prestataires autorisés. Pour le traitement des déchets priorité sera donnée à la valorisation ou au recyclage.

Aménagement des bâtiments existants

Pas de bâtiment existant dans l'aire d'étude du projet pouvant répondre aux besoins de BETALOG/STOKOMANI

N°3, N°4	Contributions portées par Pascal SERET, Maire de Lachelle, et par Madame Emmanuelle STERLIN, Conseillère municipale en date du 2 mars 2019
Observation :	Résumé du commissaire enquêteur o Monsieur SERET et Madame STERLIN, respectivement maire et adjointe de la commune de LACHELLE, contestent les études faites sur l'impact « trafic » du projet BETALOG (avis « réservé ») : le passage des camions (PL) par la RD 36 et le carrefour du hameau d'Aiguisy a été occulté ; c'est pourtant le chemin le plus direct pour rejoindre la N 31 et l'A1. A ce propos il existe d'ailleurs dans le document d'études d'impact une contradiction : page 193 on parle de deux accès possibles pour le site BETALOG : un accès par l'Est donc par la RD 36 E/Avenue de la Marre Gessart et aussi un accès par le Sud- Ouest donc par la RD 36.....Et page 200 on dit que l'impact trafic camion sur la RD 36 est considéré comme nul ? o Monsieur SERET et Madame STERLIN font la contre-proposition suivante : aménager un « barreau routier » à partir du giratoire BETALOG, en prolongement du chemin communal dit « chemin de Pont-Sainte-Maxence », jusqu'au carrefour RD 36/RD98 devant l'entreprise CAS (exploitation automobile) ; ceci viendrait en réduction de l'impact « trafic » sur la RD 36 déjà « accidentogène », notamment dans le secteur du hameau d'Aiguisy.

Réponse du porteur de projet :

Concernant les hypothèses de l'étude de trafic :
Pour la provenance et la destination des camions, la réponse est la même que pour l'observation de M. SOUPLET et M. à savoir que l'immense majorité des camions ira ou proviendra des sites de Creil et Longueuil-Saint-Marie ce qui les conduira à emprunter la D200 et pour les quelques autres des consignes routières seront données.
Concernant la RD 80, nous ne voyons aucune raison pour laquelle les camions pourraient être amenés à emprunter cette route.

Nous précisons également que les 400PL/jour évoqués représentent l'aller et le retour des 200 poids lourds qui accèderons au site lors des journées les plus intenses, le reste de la semaine seuls 60 PL accéderons au site.

Enfin, selon nous l'étude de trafic ne présente pas de contradiction. En effet, page 193 il est simplement fait état des différents accès possibles au site. D'ailleurs il est précisé en page 197 qu'un certain pourcentage des VL sera amené à emprunter la partie ouest de la RD 36 en horaires décalés.

Concernant les mesures sur la ZAC :

Ces remarques ne concernant pas le projet nous ne pouvons qu'inviter à prendre connaissance du retour de l'ARC joint au présent mémoire.

Analyse du commissaire enquêteur :

Les réponses aux observations de Monsieur Pascal SERET (maire de Lachelle) et de Madame Emmanuelle STERLIN (adjointe à la commune de Lachelle) sont contenues dans celles faites à Monsieur SOUPLET par le MO.

Mon analyse est identique à celle que j'ai faite sur la réponse du MO à Monsieur SOUPLET (voir supa).

N°5	Contribution portée par Christian GOUSSEN en date du 8 mars 2019
Observation :	Résumé du commissaire enquêteur o L'observation de monsieur Christian GOUSSEN porte sur l'impact de l'implantation du site STOKOMANI sur le trafic routier. Il n'est pas d'accord avec l'étude d'impact faite à ce sujet prenant en compte la proximité de l'A1 et de la N 1031 pour conclure qu'aucune zone d'habitation ne sera traversée. o Pour Monsieur GOUSSEN, le chemin le plus court pour venir de l'A1 et rejoindre le site STOKOMANI ou pour se diriger vers l'A1 à partir de ce site passe par le village de LACHELLE, donc par des zones habitées. C'est ce qu'indiquent les navigateurs GPS dans les véhicules notamment quand on se dirige vers le Nord-Ouest (direction Lille) à partir de Compiègne/zone du Bois de plaisance ou que l'on vient du Nord-Ouest vers cette destination. Ce chemin conduit à passer par la D 98, LACHELLE, un chemin communal, BAUGY et la D 935. La commune de LACHELLE est fortement impactée, notamment dans le cadre d'activité projeté 24h/24h du site STOKOMANI. o Monsieur GOUSSEN propose plusieurs axes d'action pour réduire l'impact sur LACHELLE ↳ Améliorer le trafic sur la N1031 : passage à 2X2 voies entre le bois de plaisance et l'A1 ↳ Rallonger le parcours dans les options GPS (temps/distance) ↳ N'autoriser le trafic entre LACHELLE et BAUGY que via le lieu-dit " La féculerie " ↳ Interdire le trafic des véhicules de plus de 10 tonnes à la sortie de LACHELLE vers BAUGY et la D935 comme déjà fait dans le sens inverse ↳ Aménager la route qui traverse LACHELLE (Vitesse, nuisances sonores, sécurité)

Réponse du porteur de projet :

Concernant les hypothèses de l'étude de trafic :
Pour la provenance et la destination des camions, la réponse est la même que pour l'observation de M. SOUPLET ainsi que celle de M. SERET et de Mme STERLIN à savoir que l'immense majorité des camions ira ou proviendra des sites de Creil et Longueuil-Saint-Marie ce qui les conduira à emprunter la D200 et pour les quelques autres des consignes routières seront données.
Concernant la remarque sur l'itinéraire le plus court en distance que pourrait indiquer un GPS, cet itinéraire ne sera naturellement pas emprunté par les quelques camions en provenance du nord du site car il n'est pas le plus court en temps ni le plus adapter aux PL. Nous rappelons que dans tous les cas des consignes routières seront données aux chauffeurs leur interdisant cet itinéraire.

Concernant les propositions faites en matière d'aménagements routiers :
Ces propositions étant hors du champ d'action et de compétences du porteur de projet, nous ne pouvons qu'inviter le contributaire à prendre contact avec les autorités publiques concernées.

Analyse du commissaire enquêteur :

D'accord avec la réponse du MO sur tous les points soulevés par Monsieur GOUSSEN. L'itinéraire indiqué par Monsieur GOUSSEN me semble « peu probable » car pas adapté aux PL (38t ou 44t)

Observations ou questions posées par le Commissaire Enquêteur

Observations et questions :	1. Quelle sera la provenance des camions se rendant sur le site STOKOMANI de Venette (ou origine immédiate du fret transporté / étranger, territoire national, région, source locale) ? Quelle sera leur destination (ou destination immédiate des chargements pris sur le site) ? 2. Peut-on établir un ratio entre ces types de transports (local/ national/international) liés aux livraisons et expéditions du site de Venette ? 3. Peut-on indiquer un gabarit moyen (tonnage) des PL impliqués dans ces transports ? 4. Ces camions assurant la livraison des sites STOKOMANI sont-ils attachés à l'entreprise (« flotte » STOKOMANI) ou circulent-ils sous la responsabilité de divers transporteurs contractés au gré des marchés ou des besoins ? 5. En complément de vos réponses quelles sont les réponses de l'ARC (aménagements) aux problèmes de circulation, de nuisance et de sécurité soulevés par le public au cours de cette enquête ? Comment ces réponses viennent-elles en réduction de l'impact sur le trafic routier ?

Réponse du porteur de projet :

1. Concernant la provenance et la destination des camions :
2. Concernant le ratio entre les types de transports

Les camions arrivant sur le site auront pour provenance les origines ci-dessous :

- 40% d'entre eux environs seront des camions porte-conteneurs venant directement du port de Longueuil-Sainte-Marie d'où ils auront pris en charge les conteneurs. Ils accèderont donc par la D200 au site.
- 20% environs des flux rentrants proviendrons de France ou d'Europe et seront convoyés par des camions Stokomani.
- Les 40% restants seront des camions en provenance de France ou d'Europe missionnés par les fournisseurs pour livrer le site de Venette.

Les camions en sortie de site auront pour destination le port de Longueuil-Sainte-Marie les autres sites logistiques du groupe (Longueuil-Sainte-Marie et Creil) et seront destinés au retour des conteneurs ou à faire du co-chargement (chargement de marchandises de natures différentes spécifiques à chacun des sites) pour ensuite approvisionner les différents magasins qui se situent en très grande majorité au sud du site.

- 20% de ces flux seront opérés par des camions Stokomani (sur le même modèle que pour les flux entrants)
- Le reste sera opéré par des par des transporteurs sous appel d'offre.

3. Concernant le tonnage

Les camions seront principalement de type semi-remorque + tracteur avec un PTAC de 38 t ou 44 t.

4. Concernant les liens entre Stokomani et les camions ou société de camions.

Les origines des camions à destination ou en provenance du site seront les suivantes :

- Des camions Stokomani (15 semi-remorques+ tracteurs) non possédés directement mais opérés exclusivement par Stokomani et aux couleurs de l'enseigne. Ces camions peuvent être assimilés à la « flotte » de Stokomani. La relation avec et le transporteur qui possède ces camions et qui emploie les chauffeurs est régie par un contrat et un cahier des charges traitant notamment des itinéraires.
- Des camions missionnés par Stokomani après de transporteurs divers avec contrats et cahiers des charges.
- Des camions missionnés par les fournisseurs. Les relations contractuelles afférentes étant également accompagnées de cahiers des charges.

L'ensemble des transporteurs ou fournisseurs étant lié à Stokomani - qui reste le donneur d'ordre - il lui est donc aisé de contrôler l'itinéraire de ces camions.
Nous précisons également que de nouveaux appels d'offres seront réalisés d'ici la mise en exploitation du site, ils incluront notamment les consignes routières explicitées ci-dessus.

5. Concernant les aménagements

Vous trouverez joint au présent mémoire le courrier réponse de l'ARC en date du 14 mars 2019.

Analyse du commissaire enquêteur :

Le MO justifie « fonctionnellement » l'itinéraire qui sera emprunté par un grand nombre de PL desservant le site de Venette: cet itinéraire passe par la RD 1131 et par la RD 200 et ainsi justifie un accès au site ou une sortie par la RD 36 E Est.

Cependant concernant les « flux entrant » 40% des PL seront en provenance de Longueuil-Sainte-Marie et pour ceux-ci l'itinéraire par la RD 200/RD 1131 est justifié ; mais pour les 60% restants, ceux en provenance de France ou d'Europe, on peut penser qu'ils utiliseront l'autoroute A1 et la N 31/ N 1031 pour se rendre sur la ZAC du Bois de Plaisance ; pour ces derniers l'évitement de la RD 36 et du tronçon Ouest de la RD 36 E pour accéder au site ne tient que par les consignes d'itinéraire données par BETALOG/STOKOMANI.

L'ARC dans sa réponse jointe à celle du MO se réfère aux aménagements prévus dans le cadre du projet de la modification de la ZAC du Bois de Plaisance actuellement soumise à la consultation du public par voie électronique. Ainsi dans la zone d'étude du projet, concernant la réduction de l'impact sur le trafic, on note le profilage/l'élargissement du tronçon Est de la RD 36 E ainsi que l'aménagement de deux giratoires sur celui-ci : un pour la desserte du site STOKOMANI, l'autre au droit du futur site CHANEL ; on note également à l'horizon 2020-2021 le réaménagement du carrefour d'Aiguisy en un giratoire permettant de faciliter les « tourne à gauche » en venant de la RD 36 Ouest ou en venant de la RD 36 E ; il est également question à plus long terme d'un élargissement à deux files de la bretelle N 1031 accédant au giratoire au sud de l'avenue de la Mare Gessart.

Fait à Senlis le 30 Mars 2019

Le Commissaire Enquêteur

Alain GIAROLI