

PARTIE 5

RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

SOMMAIRE

1. LE PROJET	3
2. ENVIRONNEMENT DU PROJET	4
3. INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	5
3.1 INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT EN PHASE CHANTIER	5
3.1.1 Incidences sur le paysage	5
3.1.2 Incidences sur l'air	5
3.1.3 Incidences sur l'eau	5
3.1.4 Incidences en termes de bruit et vibrations	6
3.1.5 Incidences sur le trafic.....	6
3.1.6 Incidences sur la luminosité	6
3.1.7 Incidences en terme de déchets.....	6
3.1.8 Incidences pour l'environnement (milieux naturels – faune flore)	6
3.2 INCIDENCES NOTABLES DU PROJET EN PHASE EXPLOITATION	7
3.2.1 Incidences sur le paysage	7
3.2.2 Incidences sur l'utilisation des ressources naturelles.....	7
3.2.3 Incidences sur le sol et le sous-sol	7
3.2.4 Incidences sur l'air	8
3.2.5 Incidences sur l'eau	9
3.2.6 Incidences en termes de bruit et de vibrations	10
3.2.7 Incidences sur le trafic.....	11
3.2.8 Incidences sur la luminosité	13
3.2.9 Incidences en terme de chaleur et de radiation	13
3.2.10 Incidences en termes de déchets.....	13
3.2.11 Incidences sur la santé humaine	15
3.2.12 Incidences pour le patrimoine culturel	16
3.2.13 Incidences pour l'environnement (milieux naturels – faune flore)	17
3.2.14 Evaluation des incidences Natura 2000	17
3.2.15 Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés	18
3.2.16 Incidences du projet sur le climat	19
3.2.17 Vulnérabilité du projet au changement climatique	19
3.2.18 Incidences des technologies et des substances utilisées sur l'environnement	19
3.2.19 Gestion de l'énergie	20
3.3 COMPATIBILITE DU PROJET AUX PLANS ET SCHEMAS DIRECTEURS	21
3.3.1 Compatibilité du site aux Plan Local d'Urbanisme	21
3.3.2 Compatibilité du site aux orientations du SDAGE	21
3.3.3 Plan de Protection de l'Atmosphère	21
3.3.4 Conformité du projet avec les Plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés.....	21
3.3.5 Conformité du projet avec les PPRN et PPRT	21

1. LE PROJET

Le présent dossier de demande d'autorisation d'exploiter est établi dans le cadre d'un projet de création d'une plateforme logistique pour la société JMG PARTNERS.

Le projet consiste en la création d'un entrepôt logistique avec ces bureaux et locaux techniques sur une surface totale d'environ 11,75 ha.

Le site se trouve sur la commune de Margny-lès-Compiègne.

Le site, localisé en périphérie de Compiègne, est accessible via l'A1 puis la N31 en venant du Sud ou la D935 en venant du Nord. La D202 dessert ensuite la zone d'activités où se situe le site.

Ce bâtiment est destiné à être proposé en location à des professionnels de la logistique ou de l'entreposage de produits de la grande distribution ou de la grande consommation.

2. ENVIRONNEMENT DU PROJET

Une synthèse de l'environnement du projet est présentée dans le tableau ci-dessous.

Milieu Physique	
Topographie	L'environnement du site ne présente pas de relief particulier.
Conditions climatiques	Le climat du département de l'Oise est à caractère océanique, marqué par des nuances continentales vers l'intérieur des terres. Les hivers sont doux, les étés chauds et les saisons intermédiaires longues et variées.
Géologie	Le site projet se trouve en LP : Limons de plateau
Sismologie	Zone de sismicité faible (zone 1)
Hydrologie - Hydrographie	Le site n'est pas implanté au sein de périmètres de protection de captage. Le projet JMG PARTNERS fait partie du bassin versant de l'Oise.
SDAGE/SAGE	Le projet est implanté dans le bassin Seine-Normandie et au sein du périmètre du SAGE Oise-Aronde.
Air	La parcelle du site est en zone périurbaine. La pollution de l'air sera principalement due au trafic routier.
Acoustique	Les principales sources sonores au voisinage du site sont : <ul style="list-style-type: none"> - les voies de circulation ; - L'aérodrome de Compiègne-Margny ; - La zone d'activité voisine.
Milieu Naturel	
Faune Flore	Le site est implanté au sein de la ZAC « Les Hauts de Margny ». Un inventaire pour la parcelle du projet a été réalisé en 2018. Le projet JMG PARTNERS. Cette parcelle ne fait pas l'objet d'enjeux forts en matière de faune/flore.
Zones protégées	Le site n'est pas implanté au sein d'une zone protégée (NATURA 2000, ZNIEFF, ZICO, zone humide etc.).
Patrimoine historique et paysager	
Paysage	Le site appartient à une unité paysagère de cultures agricoles.
Pollution de sol	Le site d'implantation du projet ne fait pas parti des sites référencés dans la base BASOL, aucune pollution n'est référencée sur le terrain.
Risques naturels et technologiques	
PPRN et PPRT	Le projet est soumis au PPRI du bief de Compiègne – Pont Sainte Maxence
Milieu Humain	
Influence de l'Homme sur le milieu	Les habitations les plus proches sont situées à environ 900 m du site à l'Ouest et au Sud-Est.
Urbanisme et Servitudes	La zone d'implantation appartient à la ZAC « Les Hauts-de-Margny » qui a été intégrée dans le PLU en juillet 2010.

3. INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Cette partie a pour objectifs d'analyser les effets directs, indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet. La phase chantier et la phase d'exploitation ont été traitées de façon distincte.

Cette analyse est suivie pour chaque aspect, des mesures envisagées pour supprimer, limiter et compenser les inconvénients de l'installation.

3.1 INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT EN PHASE CHANTIER

Tout en restant compatibles avec les exigences liées aux pratiques professionnelles du BTP, les objectifs d'un chantier sont de :

- limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier,
- limiter les risques sur la santé des ouvriers,
- limiter les pollutions de proximité lors du chantier,
- limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge.

3.1.1 Incidences sur le paysage

La phase chantier aura un impact limité sur le paysage : présence d'équipements de grandes hauteurs sur le site (grues), circulation de véhicules de chantier, déplacement (au sein du site) de terres...

3.1.2 Incidences sur l'air

Les rejets atmosphériques en phase chantier seront constitués des gaz d'échappement des véhicules. Les mesures en place seront la limitation de la vitesse de circulation et l'arrêt des moteurs lorsque leur fonctionnement n'est pas nécessaire.

3.1.3 Incidences sur l'eau

En phase chantier, et durant les travaux de terrassements généraux les installations de chantier nécessaires au personnel seront installées dès le démarrage et les réseaux seront raccordés à la ZAC (eaux usées, électricité, AEP).

3.1.4 Incidences en termes de bruit et vibrations

Le bruit et les vibrations seront liés aux véhicules de chantier. Les travaux auront lieu en journée et les véhicules seront limités au nombre nécessaire.

3.1.5 Incidences sur le trafic

En phase chantier, le trafic généré par les travaux représentera une faible part du trafic de la zone. La phase travaux n'aura donc pas d'effets significatifs sur le trafic.

3.1.6 Incidences sur la luminosité

En phase chantier, les travaux auront lieu en journée. Les éclairages éventuels seront liés à la sécurité des biens et des personnes.

3.1.7 Incidences en terme de déchets

Les déchets en phase travaux seront limités aux divers déchets ménagers des équipes de chantier.

Mise en place d'un tri sélectif des déchets de chantiers (essentiellement palettes / cartons / aciers) avec un prestataire extérieur permettant de valoriser l'ensemble des déchets évacués.

3.1.8 Incidences pour l'environnement (milieux naturels – faune flore)

L'inventaire présenté dans la partie état initial met en évidence de faibles enjeux au niveau de la zone. Toutefois, afin de s'assurer de ne pas générer de perturbations, des mesures sont prises pour le projet. Les mesures concernant la phase travaux sont détaillées ci-dessous.

Afin de limiter l'impact du projet sur la faune et la flore, des mesures sont anticipées pour le projet :

- Limitation des emprises du chantier au strict nécessaire

Cette mesure s'inscrit en amont des opérations de chantier à proprement parler. En collaboration avec l'équipe projet et la maîtrise d'œuvre, il s'agit de tenter de réduire au maximum les emprises travaux afin de fixer par la suite les limites exactes des emprises indispensables à l'encadrement de la construction des aménagements routiers.

- Mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier

Pour lutter contre les risques de pollutions accidentelles lors des travaux, un certain nombre de mesures vont être prises : implantation des zones de stockage de matériaux et la base vie du chantier sur des aires spécifiques, confinées, éloignées des milieux sensibles ; contrôle récent des véhicules de chantier ; stockage des huiles et carburants sur des emplacements réservés ; traitement des eaux usées avant relâche dans le milieu naturel ; vidanges, ravitaillements et nettoyages des engins et du matériel dans une zone spécialement définie et aménagée....

3.2 INCIDENCES NOTABLES DU PROJET EN PHASE EXPLOITATION

3.2.1 Incidences sur le paysage

3.2.1.1 Description et incidences

Le site est majoritairement entouré de terrains agricoles, à l'Ouest et au Sud notamment. Au Nord/Nord-Est, les activités économiques de la ZAC ainsi que l'aérodrome encadre le terrain.

D'une manière générale, le projet d'aménagement sera à l'origine d'une artificialisation du site par la création de voiries, parkings et d'un bâtiment logistique. Cette artificialisation constitue le principal impact sur le paysage.

L'environnement actuel est très ouvert de par la présence de nombreux espaces agricoles. Toutefois, par la végétation présente, le projet reste peu visible de l'environnement lointain.

3.2.1.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Dès sa conception, le projet est étudié afin d'intégrer au mieux le projet dans son environnement via notamment, le travail d'un paysagiste.

3.2.2 Incidences sur l'utilisation des ressources naturelles

Sans objet – Absence d'utilisation des ressources naturelles (prélèvement de nappe, excavation, utilisation de matériaux type carrière etc.)

3.2.3 Incidences sur le sol et le sous-sol

3.2.3.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Sans objet – Absence de rejets dans le sol en fonctionnement normal du site.

Les mesures suivantes ont été mises en place afin d'empêcher l'occurrence de ces événements :

- mise sur rétention de l'ensemble des produits susceptibles de générer une pollution de l'eau et des sols. Cette mesure est appliquée au réservoir du groupe sprinkler, au transformateur à huile, aux cuves de carburant.
- rétention des eaux incendie dimensionnés afin de contenir l'ensemble des eaux d'extinction d'incendie.

3.2.4 Incidences sur l'air

3.2.4.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Les seules sources de rejets atmosphériques seront liées :

- au fonctionnement discontinu de la zone de charge des batteries (dégagement d'hydrogène) ;
- à l'installation sprinkler alimentée au fuel, laquelle ne fonctionne pas en phase normale d'exploitation (1 essai hebdomadaire) ;
- à l'envol de matériaux légers (hors précautions indiquées) ;
- aux rejets de gaz de combustion de la chaufferie : gaz naturel pour le chauffage ;
- aux fluides des groupes froids (si non-étanchéité du circuit) en cas de mise en place d'installations de climatisation ;
- aux gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site.

Les activités exercées dans les cellules du bâtiment ne seront pas à l'origine de dégagement de fumées ni de poussières ou d'odeurs.

Les rejets se résument à des gaz de combustion contenant du gaz carbonique, de la vapeur d'eau et des oxydes d'azote.

3.2.4.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

➤ Hydrogène

Dans le local de charge, la ventilation sera assurée par ventilation naturelle (grilles et façades et en toiture) et un système de détection d'hydrogène sera prévu.

Rappel : Le rejet d'hydrogène dans l'environnement est sans conséquence (pas de toxicité).

➤ Gaz de combustion

La principale mesure pour la protection de la qualité de l'atmosphère est l'entretien régulier des installations notamment les chaudières.

➤ Fluides frigorigènes

Les fluides frigorigènes de type HCFC ou HFC dans les équipements frigorifiques et climatiques seront intégralement récupérés.

Cette récupération intervient lors de l'installation, de l'entretien, de la réparation et de la mise au rebut des équipements. Toute intervention nécessitant une vidange du circuit est réalisée par une société agréée.

➤ Gaz d'échappement

Afin de réduire les rejets atmosphériques liés aux poids-lourds, les mesures suivantes seront prises :

- les camions seront à l'arrêt pendant les périodes de chargement / déchargement,
- la vitesse de circulation sera réduite,
- mise en place d'abris deux roues pour arriver sur site en vélo,
- mise à disposition de places de stationnement avec recharges pour véhicules électriques.

D'un point de vue global, le site sera certifié BREEAM, impliquant une attention particulière sur l'environnement en minimisant la consommation d'énergie de fonctionnement du bâtiment et en réalisant des suivis énergétiques.

3.2.5 Incidences sur l'eau

3.2.5.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Il n'y aura pas d'eaux industrielles sur le site. Les seules eaux susceptibles d'être polluées sont les eaux pluviales de voiries.

3.2.5.2 Description et incidences

➤ Origine de l'eau

L'eau est actuellement stockée dans un château d'eau de 250 m³. Il est suffisant pour les besoins en AEP du futur bâtiment JMG Partners.

Protection contre les retours d'eau : le réseau d'eau potable sera équipé de dispositifs empêchant les retours d'eau dans le réseau public au moyen de disconnecteurs.

➤ Eaux à usage domestique

La consommation d'eau à usage domestique est estimée à 75 litres par personne et par jour. La consommation en eau est ainsi estimée à environ 22,5 m³ par jour pour un effectif de 300 personnes. La consommation domestique annuelle est estimée à environ 4 950 m³, (sur la base de 220 jours travaillés par an).

Nota : il n'y aura pas de forage sur le site.

➤ Essais incendie :

La consommation d'eau nécessaire aux essais de poteaux incendie internes et de RIA n'excédera pas quelques mètres cubes, deux fois par an. Cette eau ne sera pas polluée et sera rejetée avec les eaux pluviales de voiries après essais.

➤ Eaux pluviales :

Les eaux collectées sur les toitures ne sont pas susceptibles d'être polluées.

Les eaux collectées sur les voiries et parkings se chargent en matières en suspension, en hydrocarbures. Ces eaux sont généralement trop concentrées, pour ces paramètres, pour envisager un rejet direct dans le milieu naturel. Les eaux pluviales de voiries seront

collectées dans un bassin de tamponnement étanche puis envoyées vers le bassin d'infiltration après traitement par un séparateur d'hydrocarbures.

3.2.5.3 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les **eaux pluviales de toiture des bâtiments**, exemptes de pollution, seront infiltrées via le bassin d'infiltration,

Les **eaux pluviales provenant des voiries** du site, pouvant être potentiellement polluées par des hydrocarbures, seront collectées dans le bassin de rétention du site. Avant d'être dirigées vers le bassin d'infiltration, les eaux de voirie sont traitées par un séparateur d'hydrocarbures.

3.2.6 Incidences en termes de bruit et de vibrations

3.2.6.1 Description et incidences

➤ Sources de bruit dans l'environnement

L'environnement sonore actuel est le suivant :

- bruit engendré par les trafics de véhicules sur les voies de circulation proches présentes dans la zone d'activités (RD202 et RD935 et RN1031) ;
- bruit lié au fonctionnement des activités voisines,
- bruit lié à l'aérodrome de Compiègne-Margny ;
- ponctuellement, bruits liés aux activités environnantes (cultures agricoles).

➤ Sources de bruit en fonctionnement

Seule la circulation de camions se fera à l'extérieur. Toutes les autres activités de manutention, se feront à l'intérieur des bâtiments.

Les sources sonores dues à l'activité seront les suivantes :

- Les allers et venues des camions de livraisons,
- Le groupe sprinkler (dont le démarrage est exceptionnel ou pour essais),
- Les compacteurs à déchets (le cas échéant).

Nota : l'impact de la chaufferie est jugée négligeable étant donné la faible taille de l'installation et son emplacement dans un local dédié.

Le site ne fait pas usage d'équipements bruyants de type sirènes, mégaphones... à l'exception des alertes de sécurité (alarme incendie, anti-intrusion...).

➤ Vibrations

Il s'agira de vibrations transmises par la circulation des camions sur la voirie conçue pour supporter un trafic poids lourds. Peu d'effets attendus.

3.2.7 Incidences sur le trafic

3.2.7.1 Description et incidences

L'exploitation du site génèrera un trafic lié :

- aux réceptions et expéditions des produits stockés par poids lourds ;
- aux déplacements des employés et visiteurs par véhicules légers ;
- aux opérations plus ponctuelles de gestion des déchets, de maintenance et entretien des locaux et espaces extérieurs (non quantifiés).

➤ Estimation du trafic

Type de véhicules	Rotation – Trafic moyen
Véhicules légers (personnel et visiteurs)	300 / jour
Camions/poids-lourds (réceptions/expéditions)	150 / jour

Etude de circulation

Afin d'estimer de manière plus précise ses impacts, la société JMG Partners a sollicité la société CDVIA pour la réalisation d'une étude de circulation. Cette étude est joint en annexe.

Le diagnostic trafic, issu du recensement des données de comptages montre que la circulation s'écoule actuellement sans difficultés particulières sur la Rd202 (section supportant un trafic journalier de 9450 TV/Jour dont 7.7% de Poids-Lourds) ainsi que les principaux carrefours enquêtés.

La RN1031 supporte quant à elle un trafic plus soutenu de 39 300 TV/Jour sur sa section entre le diffuseur de la Rd202 et celui de la Rd1131. Cette section est difficile le matin du fait de la réduction de 2 à 1 voie dans le sens Est -> Ouest (le soir des difficultés de circulation sont observées au Sud du giratoire du diffuseur Rd1131-RN1031 en lien avec l'activité commerciale de Venette).

A moyen terme, outre le projet des Hauts de Margny, les trafics sur le secteur seront impactés par le développement de la ZAC du Bois de Plaisance. L'impact de la prise en compte du développement de cette ZAC (scénario Fil de l'Eau) sera important sur la Rd1131 (entre +5% à +18% suivant les sections avec le diffuseur de la RN1031). Cette ZAC entrainera une augmentation de la charge de trafic sur la RN1031 de + 2% par rapport à l'actuel en accentuant les difficultés de circulation notamment le matin dans le sens Ouest – Est (Rd202 vers RN1031).

Le projet de la ZAC des Hauts de Margny génèrera un trafic journalier prévisionnel deux sens confondus de 900 TV/jour (dont 300 VL par sens de circulation et 150 PL/Jour par sens de circulation). Ces flux se retrouveront principalement sur la Rd202 dont la charge augmentera de +9%. Compte tenu de son aménagement, l'accroissement des flux sur la Rd202 restera acceptable (pas de difficulté en section courante ni au droit du giratoire d'accès au projet - cf. calcul de capacité). La section de la RN31 entre la Rd202 et la Rd1031 connaîtra quant à elle un accroissement de +2% de son trafic deux sens

confondus. **Il est à noter que, compte tenu de la localisation du site, les trafics de pointe en direction du projet HDM, seront en contre-pointe de la circulation générale et notamment des difficultés de circulation mentionnées ci-dessus sur la RN1031.** Cela étant, même si les flux de contre-pointe en émission le matin sont plus faibles, ils seront concernés par les ralentissements observés sur la RN1031.

Un moyen pour s'exonérer de ces ralentissements, quotidiennement observés le matin sur cette section de la RN31 au niveau de sa réduction de 2 à 1 voie vers l'Ouest, serait de maintenir les 2 files jusqu'au diffuseur avec la Rd1131 (en y affectant la voie de droite pour la bretelle de sortie de la RN1031 vers la Rd1131).

3.2.7.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

➤ Voies internes

L'accès du site pour les poids lourds se fera côté Nord-Ouest de l'établissement. Une fois dans l'enceinte de l'établissement les Poids Lourds seront dirigés vers les quais de l'établissement.

Les quais seront aménagés de façon à permettre la manœuvre aisée des poids lourds. La voie pompier permettra de faire le tour du bâtiment.

Les véhicules légers pourront accéder au site par une entrée dédiée.

➤ Consignes de circulation

Des consignes seront établies et communiquées aux chauffeurs et aux personnels du site. Ces consignes seront inscrites à l'entrée du site.

➤ Choix du mode de transport

Le site ne dispose pas d'un embranchement ferroviaire, le bâtiment est conçu pour une desserte routière uniquement.

Pour les salariés, la ville de Margny-lès-Compiègne est desservie en transports en commun depuis la ville Compiègne (navette Hauts de Margny), elle-même desservie par de nombreux transports en communs (bus, train etc). Le site disposera d'accès voie douce piétons/cycliste avec présence d'abris-vélos.

➤ Amplitudes horaires

La majorité des salariés du site sera en travail posté, alterné entre 2 équipes. Ainsi, le trafic de VL de la plateforme ne sera pas généré durant les heures de pointe, évitant la congestion des axes de circulation.

Les horaires d'arrivée et de départ des salariés correspondront aux postes de travail. Ainsi, il est possible d'estimer une augmentation du trafic aux horaires suivants :

- Prise de poste : 5h / 13h ;
- Fin de poste : 14h00 / 22h00.

En ce qui concerne le trafic de PL, il sera étalé sur la journée de 6h à 22h environ avec une amplitude plus importante sur les entrées de site de 6h à 8h et sorties de site de 14h à 17h avec moins de trafic entre 12h et 14h.

➤ Desserte locale sur les voies de circulation

Dans le cadre de l'étude d'impacts de la ZAC, une étude de trafic a été menée en juin 2010 afin de faire un état des lieux du trafic actuel et modéliser le trafic futur via la modification des carrefours d'entrée dans la ZAC.

La ZAC a anticipé via ses études un trafic total de 1 435 véhicules sur les axes alentours en soir de semaine en phase 3. Le projet JMG Partners générant au total 300 VL et 100 PL par jour est en total cohérence avec ces chiffres et ne remet pas en cause les études réalisées. Le trafic en soir en semaine peut être estimé à 25 PL et 100 VL. Le projet JMG Partners s'insère parfaitement dans les prévisions de la ZAC.

3.2.8 Incidences sur la luminosité

3.2.8.1 Description et incidences

Des lampes dirigées vers les voies et parkings assureront l'éclairage et la sécurité pour les déplacements sur le site en période nocturne. Cet éclairage sera réalisé conformément aux objectifs de la certification sur le taux de luminosité.

Les éclairages seront uniquement orientés vers les installations du site.

Certaines zones pourront être équipées de détecteur de mouvement pour asservir l'éclairage au passage des employés.

3.2.8.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les éclairages extérieurs seront limités aux exigences de sécurité des personnes et à la réalisation des rondes de surveillance, et seront réglés afin qu'ils éclairent uniquement les aires de circulation internes du site, sans créer d'éblouissements sur les aires de circulation externes à l'établissement et sans impact significatif pour le voisinage.

3.2.9 Incidences en terme de chaleur et de radiation

Sans objet – le site n'émettra pas de chaleur ni de radiations.

3.2.10 Incidences en termes de déchets

3.2.10.1 Description et incidences

En matière de déchet, les quantités générées sur le site seront en majeure partie constituées de déchets valorisables (cartons, papiers, bois des palettes).

Déchets d'emballages : palettes, films plastiques, cartons.

Autres déchets banals :

- déchets provenant des corbeilles de bureaux (les papiers seront collectés dans des corbeilles spécifiques),
- chiffons...

Déchets spéciaux :

- huiles usées (volume très limité),
- batteries,
- fluide frigorigène en cas de vidange des éventuels groupes froids,
- tubes néons.

3.2.10.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

➤ Organisation

Un secteur en zone préparation sera identifié et sera réservé au tri des matériaux en fonction de leur recyclabilité, des quantités produites et des filières de recyclage disponibles localement.

➤ Recherche de filière de valorisation ou d'élimination des déchets

Les bennes ou compacteurs sont destinés à collecter :

- ❖ Les déchets d'emballages valorisables (papier, carton, plastique, bois...) et déchets banals non souillés (métaux...) ; les moyens en place permettront le tri à la source. Les matériaux collectés peuvent alors être envoyés au centre de recyclage par le collecteur. Les déchets seront stockés sous forme de balles (cartons et films plastiques) ou dans des bennes pour le DIB notamment.
- ❖ Les déchets non valorisables destinés à l'élimination.

Les déchets valorisables seront repris par un professionnel de la récupération, pour être triés et mis en lots, ou directement envoyés en recyclage (papeterie, transformation du plastique...).

Un registre des déchets sera tenu à jour par l'exploitant afin de suivre les flux et le devenir des déchets.

➤ Déchets dangereux

Peu de déchets dangereux seront générés par le site. Les batteries et huiles seront stockées sur bac étanche.

3.2.11 Incidences sur la santé humaine

3.2.11.1 Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Le bâtiment sera implanté à l'écart des habitations. Les zones d'habitations les plus proches correspondent à la ferme de Corbeaulieu et à une zone pavillonnaire, toutes deux présentes respectivement à 900 m à l'Ouest et au Sud-Est du site d'étude.

Compte tenu des distances d'éloignement et des futures activités réalisées sur le site, ainsi que des dispositions techniques et organisationnelles mises en œuvre, les émissions associées aux activités de l'établissement seront maintenues dans les limites réglementaires.

3.2.11.2 Description et incidences

➤ Identification des dangers

L'ensemble des effets potentiels du projet a été étudié dans les paragraphes correspondants de l'étude d'impact, relatifs à l'eau, à l'air, au bruit, à la gestion des déchets.

L'inventaire calculé dans l'étude d'impacts montre que le projet a des effets très limités sur la santé des riverains.

En effet, d'une part, ce projet ne présente pas de risques sanitaires sur son environnement, et d'autre part, de la même façon que le projet a été élaboré dans le souci de respecter les principes de précaution vis à vis de l'environnement, les mêmes règles concourent à minimiser les effets du projet sur la santé.

3.2.12 Incidences pour le patrimoine culturel

Le site d'implantation du projet n'est pas concerné par des servitudes relatives à la présence de monuments historiques dans l'environnement.

Le site n'a pas d'impacts sur le patrimoine culturel.

3.2.13 Incidences pour l'environnement (milieux naturels – faune flore)

L'inventaire présenté dans la partie état initial met en évidence de faibles enjeux au niveau de la zone. Toutefois, afin de s'assurer de ne pas générer de perturbations, des mesures sont prises pour le projet. Les mesures concernant la phase travaux sont détaillées ci-dessous.

Il est également à noter que la certification BREEAM nécessite la mise en place de mesures en faveur de la biodiversité.

Afin de limiter l'impact du projet sur la faune et la flore, des mesures sont anticipées pour le projet. Notamment, le projet prévoit la conservation de haies au Sud-Est du site. De manière générale, la coopération avec un paysagiste vise à une gestion réfléchie et adaptée des espaces verts.

- Limitation des emprises du chantier au strict nécessaire (Cf 4.1.8) ;
- Mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier (Cf 4.1.8) ;
- Optimisation de l'éclairage pour limiter les nuisances ;
- Paysagement supérieur à l'actuel permettant plus de potentialités pour la biodiversité.

3.2.14 Evaluation des incidences Natura 2000

3.2.14.1 Présentation des zones Natura 2000

Aucune zone Natura 2000 n'est située dans un rayon de 2 km autour du projet. Les sites Natura 2000 les plus proches de la ZAC « Les Hauts-de-Margny » sont les suivantes.

N° Natura 2000	Type	Nom	Localisation par rapport au périmètre de la ZAC
FR2212001	Directive Oiseaux	Forêts picardes : Compiègne, Laigue, Ourscamps	3,7 km au Sud-Est
FR2200382	Directive Habitats	Massif forestier de Compiègne, Laigue	2,8 km au Sud

L'activité du site n'aura pas d'impacts sur les habitats naturels.

JMG PARTNERS MARGNY	Demande d'autorisation environnementale	Résumé non technique de l'Etude d'Impacts
------------------------	-----------------------------------------	----------------------------------------------

3.2.15 Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés

3.2.15.1 Effets cumulés potentiels

Une recherche sur le site de la MRAE Hauts de France (<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/archives-2018-r393.html>) a permis de lister les différents avis émis par l'autorité environnementale dans les environs du projet. La recherche était centrée sur les avis établis depuis 2017 sur les thématiques ICPE.

Il n'a pas été identifié de projets sur les parcelles voisines.

3.2.16 Incidences du projet sur le climat

3.2.16.1 Description et incidences

De par son activité logistique, le site engendrera des émissions de gaz à effet de serre qui sont liées principalement :

- aux déplacements de camions pour le transport des marchandises entrantes et sortantes (cœur de l'activité de logistique),
- à son fonctionnement direct nécessitant des consommations d'énergie (électricité, gaz),
- au déplacement des salariés de leur domicile jusqu'au site,
- à l'utilisation de fluides frigorigènes dans les groupes froids le cas échéant.

3.2.16.2 Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, les mesures mises en place sont similaires à celles prévues pour limiter les rejets atmosphériques (entretien des appareils de combustion, contrôle d'étanchéité sur les groupes froids,..).

Pour l'aspect transport :

- la vitesse sera limitée sur le site,
- les parkings sont à proximité des entrées.

3.2.17 Vulnérabilité du projet au changement climatique

Le projet est peu vulnérable au changement climatique.

En effet, le projet n'est pas situé dans un environnement exposé aux risques :

- liés à la hausse du niveau de la mer (submersion marine, inondation et érosion côtière) ;
- à la sécheresse (risque incendie) ;
- aux fortes pluies (inondation) – les pluies trentennales ont servi de base au dimensionnement de la gestion des eaux ;
- à la dégradation de la qualité de l'air et de l'eau ;

3.2.18 Incidences des technologies et des substances utilisées sur l'environnement

Sans objet – Pas de process industriel ni de produits dangereux mis en œuvre sur le site.

3.2.19 Gestion de l'énergie

L'énergie nécessaire au fonctionnement des activités de logistique et d'entreposage est utilisée pour :

- La circulation des camions : cet aspect n'est pas traité dans ce dossier. Il doit être vu de façon globale dans le cadre des programmes de développement des transports de marchandises : route, fer, voie fluviale, ...

La plateforme logistique sera raccordée au réseau routier uniquement.

- La manutention des marchandises dans les bâtiments : elle se fait par chariots élévateurs à moteurs électriques. Ces chariots sont étudiés au stade de la conception pour limiter leur consommation énergétique.
- les bureaux et locaux sociaux sont chauffés à 19°C en hiver. Ils seront isolés thermiquement selon la réglementation RT2012.
Les cellules comportent un chauffage assurant le hors gel.
- Les façades et les toitures seront isolées.

Les dispositions prévues pour permettre de limiter la consommation énergétique du bâtiment sont les suivantes :

- Mise en place de sous comptage pour suivre l'ensemble des consommations du site : électriques, chauffage et eau avec poste de supervision,
- Utilisation de luminaires à faible consommation pour l'ensemble des luminaires (entrepôt, bureaux et extérieurs) par LEDS,
- Apport de lumière naturelle en façades et en toiture par système de lanterneaux et polycarbonate pour réduire les éclairages artificiels,
- Mise en œuvre d'une régulation permettant un abaissement de la température la nuit et les weekends pour les bureaux,
- Mise en place de dispositifs permettant de moduler l'intensité de l'éclairage selon la luminosité extérieure,
- Détection de présence pour l'éclairage des locaux sociaux et circulation,
- Isolation adaptée des locaux,
- Respect de la réglementation RT 2012 pour les bureaux.

Pour rappel, le projet sera certifié BREEAM.

3.3 COMPATIBILITE DU PROJET AUX PLANS ET SCHEMAS DIRECTEURS

3.3.1 Compatibilité du site aux Plan Local d'Urbanisme

Le PLU de Margny-Lès-Compiègne a été révisé le 9 juillet 2010, permettant la reconversion du site militaire du 6^{ème} RHC en secteur d'activités économiques.

La modification n°4 du PLU est en cours, dans le cadre de l'ajustement du règlement des secteurs 1AUec. La validation définitive est attendue pour juin 2019.

Le secteur sur lequel s'implante le projet JMG PARTNERS est situé en zones 1AUec, définies dans le cadre du projet de création de la ZAC. Ces zones sont destinées à l'accueil d'activités industrielles, artisanales et commerciales. La ZAC fait partie des constructions autorisées.

Les activités sont compatibles avec les activités autorisées par le PLU.

3.3.2 Compatibilité du site aux orientations du SDAGE

La conformité du projet aux orientations fondamentales du SDAGE n'est pas réalisée, ce dernier a été annulé par le TA de Paris.

3.3.3 Plan de Protection de l'Atmosphère

Il n'y a pas de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) sur le territoire de Margny-Lès-Compiègne où est implanté le projet JMG PARTNERS.

3.3.4 Conformité du projet avec les Plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés

➤ Exploitation de la plateforme logistique :

Comme présenté dans la partie déchet de ce dossier, l'exploitant apportera une attention particulière au tri et à la valorisation des déchets.

Chaque type de déchets émis sera identifié et collecté dans des conteneurs spécifiques pour ensuite suivre la filière de valorisation adaptée à sa nature. Ainsi, les déchets suivants seront triés puis valorisés : papiers, cartons, plastiques, batteries, boues de curage des séparateurs hydrocarbures...

3.3.5 Conformité du projet avec les PPRN et PPRT

La commune de Margny-Lès-Compiègne est concernée le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) du bief de Compiègne – Pont Sainte Maxence. Le projet JMG PARTNERS ne se situe pas sur le périmètre de ce PPRI.