



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de construction
d'une plate-forme logistique (bâtiment B)
de la société SCCV AREFIM BRESLES 1
à Bresles (60)**

n°MRAe 2021-5974-5975

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 23 février 2022 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de construction d'une plate-forme logistique (bâtiment B) à Bresles dans le département de l'Oise.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Hélène Foucher; MM. Philippe Gratadour, Christophe Bacholle et Pierre Noualhaguet.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, les dossiers ont été transmis complets le 27 décembre 2021 (dossier de permis de construire) et le 28 décembre 2021 (dossier de demande d'autorisation environnementale), pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-7-III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 13 janvier 2022 :

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

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

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

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

Synthèse de l'avis

Le projet de plate-forme logistique de la société SCCV AREFIM BRESLES 1 s'implante sur un terrain de 8,8 hectares. Il comprend un bâtiment principal B1 d'une surface d'environ 4,3 hectares et d'une hauteur de 13,7 mètres au faitage, deux zones techniques (poste de transformation, chaufferie, local d'alimentation du système de sprinklage), un poste de garde (bâtiment B2), ainsi que des places de parking.

Ce projet (bâtiment B) destiné à l'entreposage de marchandises essentiellement combustibles constitue le deuxième lot d'une plate forme-logistique plus étendue dont le premier lot (bâtiment A) a fait l'objet d'un avis de la MRAe n°2021-5242 du 20 avril 2021¹.

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique n° 39. a (travaux et constructions créant une emprise au sol supérieure à 40 000 m²) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

La nature et les caractéristiques des installations classées, objet de la demande d'autorisation au titre de la rubrique n°1510, sont à préciser et le contenu du dossier et de l'étude d'impact à adapter en tant que de besoin, en prenant en compte les bâtiments A et B.

L'étude d'impact est à compléter et préciser, ainsi que l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000.

Concernant la biodiversité, l'étude des continuités écologiques locales doit être complétée. L'autorité environnementale recommande d'étudier les continuités entre le site du projet et les réservoirs de biodiversité et les prairies à proximité et de mieux préciser les enjeux et les impacts.

Le projet augmente l'artificialisation des sols sur le territoire de la commune de Bresles dont les terres agricoles ont été fortement réduites ces dernières années. Les solutions pour freiner cette consommation d'espace ne sont pas étudiées. L'autorité environnementale recommande :

- d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;
- d'étudier les impacts résiduels de la consommation d'espaces sur les services écosystémiques ;
- de proposer des mesures de réduction et de compensation des impacts, par exemple des mesures de réduction ou compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation.

Le projet contribue à l'augmentation des transports de marchandises par la route ainsi qu'à l'augmentation des émissions polluantes atmosphériques. Les solutions pour réduire ces émissions ne sont pas étudiées. L'autorité environnementale recommande d'intégrer des alternatives au transport par route, notamment grâce à la voie ferrée contiguë au site, et de prévoir des aménagements permettant de les faciliter. À défaut des mesures compensatoires, notamment de stockage de carbone, doivent être recherchées.

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

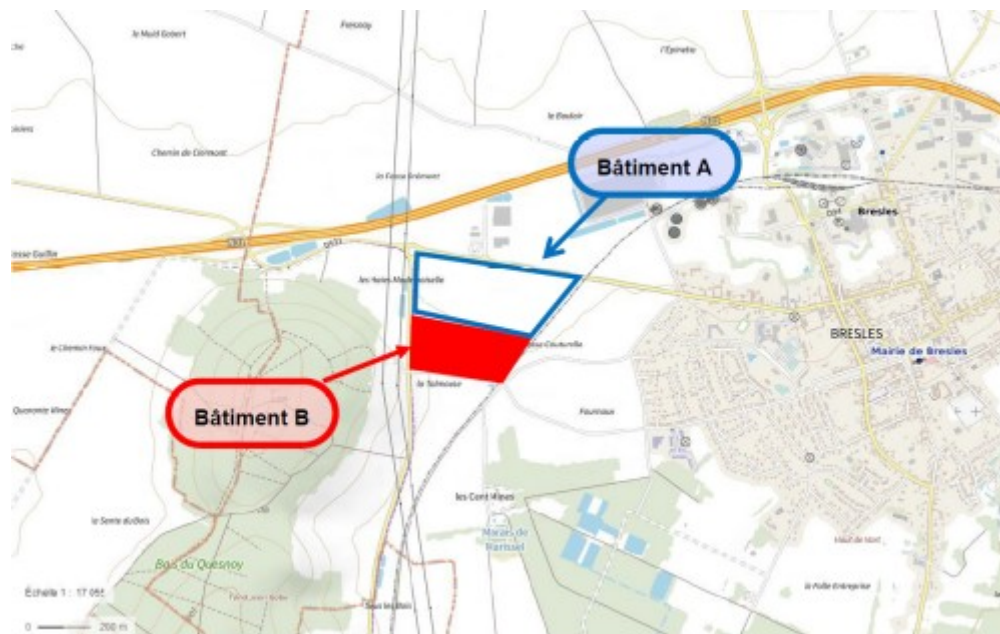
¹ <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/archives-r393.html>

Avis détaillé

I. Le projet de plate-forme logistique (bâtiment B) à Bresles (60)

Le projet de plate-forme logistique de la société SCCV AREFIM BRESLES 1 s'implante sur un terrain de 8,8 hectares sur la commune de Bresles, dans le département de l'Oise.

Ce projet (bâtiment B) constitue le deuxième lot d'une plate-forme-logistique plus étendue dont le premier lot (bâtiment A) a obtenu un arrêté d'enregistrement le 1^{er} septembre 2021 par la préfecture de l'Oise. Ce dernier a fait l'objet d'un avis de la MRAe n°2021-5242 du 20 avril 2021².



Localisation du projet (bâtiment B) (source : résumé non technique page 5)

La plate-forme comprend un bâtiment principal B1 comprenant huit cellules de stockage et un poste de garde (bâtiment B2), deux zones techniques (poste de transformation, chaufferie, local d'alimentation du système de sprinklage), d'une surface de plancher totale de 43 341 m² avec une hauteur de 13,7 mètres maximum au faitage (résumé non technique page 7 et demande de permis de construire³). Par ailleurs, 166 places de parking seront créées pour les véhicules légers et 9 places pour les poids-lourds (demande de permis de permis de construire), ainsi qu'un bassin de rétention des eaux pluviales (2 415 m²) et des espaces verts. La surface non imperméabilisée (espace verts, stabilisés et gravillonnés) sera de 23 576 m² (étude d'impact page 10). Les surfaces imperméabilisées sont d'au moins 6,4 hectares.

L'entrepôt stockera des produits de consommation divers.

Le projet est desservi par les axes routiers D 931 et D 234. Des aménagements cyclables existent près du site vers le centre-ville de Bresles. Le site n'est pas desservi par le bus et la gare la plus proche de Montreuil-sur-Thérain est située à cinq kilomètres.

² <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/archives-r393.html>

³ Les chiffres divergeant selon les pièces du dossier, il a été retenu les chiffres figurant dans la demande de permis de construire



plan masse (dossier éléments graphiques)

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique n° 39. a « travaux et constructions créant une emprise au sol supérieure à 40 000 m² » du tableau annexé à l'article R. 122 2 du code de l'environnement.

Le projet est présenté comme une installation classée pour la protection de l'environnement concerné par la rubrique à autorisation n° 1510 « entrepôt couvert et stockage de matières combustibles » sous le régime de l'autorisation de volume supérieur à 900 000 m³.

L'autorité environnementale note que la présentation de l'installation classée objet de la demande d'autorisation n'est pas claire. L'étude d'impact page 26 présente le bâtiment A pour un volume de 396 592 m³, enregistré le 1^{er} septembre 2021 et qui ne fait pas l'objet de la présente demande d'autorisation environnementale. Le volume du bâtiment B, objet de la demande d'autorisation environnementale ne semble pas précisé. Ce volume serait de l'ordre de l'ordre de 500 000 m³, Une étude de dangers est jointe au dossier.

L'autorité environnementale rappelle qu'en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. ».

Le dossier prend en compte le bâtiment A mais seulement au titre des impacts cumulés (cf. point II.2).

L'autorité environnementale recommande de préciser la nature et les caractéristiques des installations, objet de la demande d'autorisation et d'adapter en tant que de besoin le contenu du

dossier et de l'étude d'impact éventuellement en prenant en compte les bâtiments A et B.

II. Analyse de l'autorité environnementale

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

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, aux milieux naturels et à la biodiversité, dont Natura 2000, à l'eau, aux risques technologiques, aux nuisances, à l'énergie, au climat, et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

L'autorité environnementale relève des incohérences entre les pièces des dossiers concernant la description du projet. Ainsi, par exemple, dans la demande d'autorisation environnementale page 10, il est mentionné huit cellules de stockage, alors que neuf cellules sont listées (six de 5 951 m², une de 5 981 m², une de 4 859 m² et une de 1 121 m²). La surface de plancher indiquée varie de 43 545 m² (page 7 de la demande d'autorisation environnementale) à 43 341,2 m² (demande de permis de construire). Le nombre de places de parking varie de 126 places VL (véhicules légers) et 9 places PL (poids-lourds) dans la demande de permis de construire à 129 places VL et 9 places PL dans l'étude d'impact (page 174).

L'autorité environnementale recommande de mettre en cohérence les pièces du dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté dans un fascicule séparé.

Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

Néanmoins, il conviendra de les actualiser après apport des compléments recommandés dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de reprendre le résumé non technique, après compléments de l'étude d'impact.

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

L'articulation avec le plan local d'urbanisme de Bresles est présenté à la page 171 du dossier de demande d'autorisation. Le projet est situé en zone 1 AUe (activités économiques) et est concerné par l'orientation d'aménagement (OAP) « la Basse Couturelle ». Le dossier indique page 175 du dossier d'autorisation que cette OAP sera respectée avec la mise en place d'un espace planté en bordure des limites séparatives sud, est et ouest. Cette OAP n'est cependant pas présentée dans le dossier. Sa prise en compte par le projet reste à mieux expliciter.

L'autorité environnementale recommande d'annexer l'OAP « la Basse Couturelle » au dossier et de mieux justifier sa prise en compte.

L'analyse de l'articulation du projet avec le plan climat, air, énergie territorial (PCAET) du Beauvaisis et le plan de déplacement de l'agglomération du Beauvaisis n'est pas développé dans le dossier et doit être complétée (cf. point II.4.6).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du projet avec le PCAET et le plan de déplacement de l'agglomération du Beauvaisis.

Les impacts cumulés sont présentés à la page 142 de l'étude d'impact. Le dossier indique qu'à part le bâtiment A au nord du projet aucun autre projet n'a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale à la date du dépôt du dossier.

Cependant elle ne prend pas en compte les différents projets de lotissements depuis 2019 sur la commune de Bresles. Ces effets cumulés avec ces lotissements sont à étudier, au moins avec celui du lotissement de « la Folle Entreprise » qui a fait l'objet d'un examen au cas par cas et sur lequel un avis de l'autorité environnementale a été rendu.



Localisation des programmes d'aménagement proches (source : annexe 2 « étude de circulation » page 13)

Le dossier conclut à des effets cumulés faibles, mais l'analyse est rapide et peu détaillée.

Compte tenu de l'artificialisation des sols avec ses effets induits et du trafic généré, l'absence d'effet cumulé reste à démontrer, en quantifiant notamment la perte de stockage de carbone et les émissions atmosphériques (polluants et gaz à effet de serre), ainsi qu'en évaluant la perte des fonctionnalités écosystémiques⁴. Les effets cumulés sont à développer ainsi que les mesures de réduction ou de compensation de ces effets cumulés.

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

L'autorité environnementale recommande :

- *compléter l'analyse des effets cumulés avec les projets connus de lotissements récents sur la commune de Bresles ;*
- *d'approfondir l'analyse des impacts cumulés en quantifiant notamment les émissions atmosphériques (polluants et gaz à effet de serre), ainsi qu'en évaluant la perte des fonctionnalités écosystémiques ;*
- *d'étudier, le cas échéant, des mesures de réduction et de compensation de ces effets cumulés.*

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Les raisons du choix d'implantation du projet sont explicités pages 148 et suivantes de l'étude d'impact.

Les choix sont justifiés succinctement par l'intérêt économique du projet (bassin d'emploi favorable et bassin de consommation attractif), la localisation proche d'axes routiers (A 1, A 169) et d'aéroports (Beauvais et Roissy), de la présence de solutions alternative à la voiture (piste cyclable, transports en commun, site de covoiturage) et des enjeux environnementaux limités (absence de corridor écologique et de périmètre de protections, risques naturels et technologiques limités).

Aucune solution de substitution raisonnable n'est présentée, or cela ignore les enjeux environnementaux, tels que l'artificialisation des sols, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Des variantes auraient pu être proposées pour réduire l'emprise du projet, par exemple en lien avec la hauteur des bâtiments, réduire les émissions de gaz à effet de serre, etc.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des variantes au projet retenu, notamment :

- *en termes de surface occupée et imperméabilisée,*
- *en termes de desserte multimodale, afin de limiter les émissions de polluants atmosphériques, les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sur les habitations voisines,*
- *et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement⁵ et objectifs de développement.*

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet s'implante sur un terrain agricole de 8,8 hectares.

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface de plus de 6,4 hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité et des possibilités de l'améliorer, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols, une diminution des capacités de stockage du carbone et de manière générale une disparition des services écosystémiques.

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

Ces impacts ne sont pas étudiés et, a fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple la possibilité de végétaliser les parkings, et des toitures ou la mutualisation de parkings ou un aménagement différent avec un bâtiment plus haut, ne sont pas envisagées.

La commune de Bresles est soumise à une pression importante d'artificialisation de terrains agricoles pouvant conduire à une diminution des aires de nourrissage des espèces en périphérie dans les secteurs à enjeu fort de biodiversité.

Dans un avis n° 2019-4056 rendu le 28 janvier 2020⁶ à l'occasion de la révision du plan local d'urbanisme de Bresles, l'autorité environnementale souligne ainsi que la consommation d'espace sur la totalité du territoire communal est de 49,78 hectares, que la justification d'une zone de développement économique de près de 26 hectares n'est pas démontrée et que les modalités d'une modération de la consommation d'espace et de l'artificialisation n'ont pas été recherchées. Ce projet de bâtiment B, qui fait suite au projet de bâtiment A (3,2 hectares de surfaces bâties), contribue à accentuer la consommation de terres agricoles sur la commune.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *d'étudier les impacts résiduels de la consommation d'espaces sur les services écosystémiques ;*
- *de proposer des mesures de réduction et de compensation des impacts, par exemple des mesures de réduction ou compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation.*

II.4.2 Milieux naturels et biodiversité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'implante sur des terres agricoles.

Le site se trouve à environ 700 mètres d'un corridor arboré, et à proximité d'une voie ferrée qui sert de corridor local.

Il existe deux zones Natura 2000 situées dans un rayon de 20 kilomètres autour du site : les zones spéciales de conservation FR 2200377 « Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César » à 2,2 kilomètres du projet et FR 2200371 « Cuesta du Bray » à environ 13 kilomètres.

Le projet est à environ 60 mètres de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 n°220014099 « Butte du Quesnoy », qui signale la présence d'une cinquantaine d'espèces d'oiseaux protégées, dont des espèces protégées au niveau européen (Bondrée apivore et Milan noir), de plusieurs espèces d'insectes, de reptiles (Lézard des murailles), de mammifères (Écureuil roux...).

Les ZNIEFF « Pelouses et bois du Mont César à Bailleul-sur-Thérain » et « Forêt domaniale de Hez-Froidmont et bois périphériques » sont à environ 1,9 kilomètre.

⁶ http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_plu_bresles.pdf

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Une étude écologique a été réalisée en 2021. Elle est présentée en annexe n°3. Elle comprend des données bibliographiques des espèces observées sur la commune de Bresles (page 27 de l'expertise écologique). La liste des espèces et les enjeux associés ne sont cependant pas présentés.

L'autorité environnementale recommande de compléter la présentation des données bibliographiques par celle de la liste des espèces observées et des enjeux associés »

Des inventaires de terrain ont été réalisés (neuf prospections en avril, mai, juin, juillet, août, septembre et octobre 2021), sur un cycle biologique incomplet. L'aire d'étude est la même que celle de l'étude d'impact du bâtiment A (emprises des bâtiments A et B) dont les inventaires ont été réalisés sur trois jours : 8 mars, le 21 juin et le 2 octobre 2020.

La pression d'inventaire en 2021 reste faible. Ainsi les oiseaux hivernants n'ont pas été inventoriés, et les chauves-souris ont fait l'objet d'un inventaire durant deux soirées (en juin et août). L'autorité environnementale note qu'il n'a pas été tenu compte de ses remarques sur le projet de bâtiment A, où elle relevait déjà l'absence d'inventaires des oiseaux hivernants.

L'autorité environnementale recommande de justifier la pression d'inventaire au regard de l'analyse bibliographique, et de la compléter, le cas échéant.

Les continuités écologiques ont été étudiées à l'échelle régionale et localement (en bordure du terrain). L'analyse des continuités locales (page 43 de l'expertise écologique) est cependant restreinte au terrain d'implantation. Or le site est proche de boisements et de prairies qui constituent des réservoirs de biodiversité, et les relations avec ces réservoirs ne sont pas précisées, ni le niveau d'enjeu.

L'autorité environnementale recommande d'étudier les continuités écologiques entre la parcelle et les réservoirs de biodiversité et les prairies à proximité et de mieux préciser les enjeux à protéger et les impacts du projet.

➤ Prise en compte des milieux naturels

Deux habitats naturels (carte page 28 de l'expertise écologique) ont été relevés : jachère agricole et bande enherbée.

Concernant la flore, 70 espèces ont été identifiées, dont aucune menacée ou protégée. Deux espèces exotiques envahissantes dont une avérée et une potentielle : l'Aster lancéolé et le Sénéçon du Cap ont été recensées (page 32 de l'expertise écologique). Concernant ces espèces le dossier ne propose pas de mesures pour éviter leur prolifération, indiquant page 32 « ces deux espèces ne montrent cependant pas de réel caractère envahissant. Seuls quelques individus sont observés ». Les mesures pour éviter leur prolifération, en phase chantier notamment, sont à compléter.

L'autorité environnementale recommande de prévoir les mesures pour éviter la dispersion d'espèces exotiques envahissantes en phase chantier.

Concernant les oiseaux, 22 espèces ont été contactées sur et aux abords du site, la plupart protégées (liste pages 33 et 34 de l'expertise écologique). L'étude montre que les fourrés arbustifs et ronciers en bordure sud et est du site accueillent des espèces menacées nicheuses et servent à leur déplacement (Linotte mélodieuse, Chardonneret élégant et Tarier pâtre) et que dans les champs alentour sont présentes des espèces nicheuses protégées (Bruant proyer, Bergeronnette printanière, etc).

Concernant les amphibiens et reptiles, aucune espèce n'a été observée sur le site. L'étude précise que le Lézard des murailles utilise la voie ferrée, longeant le site au sud-est, pour sa reproduction et le transit.

Concernant les insectes, 25 espèces ont été relevées, dont une espèce rare de libellule : l'Aeschna mixte.

Concernant les chauves-souris, une seule espèce a été contactée : la Pipistrelle commune. Pour mémoire, lors de l'inventaire de 2020, deux espèces avaient été enregistrées : la Sérotine commune et la Pipistrelle commune. L'expertise écologique précise que la Pipistrelle commune a été enregistrée en déplacement le long des fourrés et de la voie ferrée autour du site.

L'expertise écologique (page 43) conclut à des enjeux modérés en limite du site, au niveau des fourrés de saules et des ronciers en bordure de la voie ferrée pour les oiseaux, les chauves-souris et le Lézard des murailles.

L'expertise écologique (page 44) et l'étude d'impact (page 162) indiquent que l'éventuel débroussaillage des fourrés et ronciers sera fait en dehors de la période de sensibilité de la faune (avril à septembre inclus). Toutefois, l'intérêt de ces espaces en termes de continuité n'a pas été bien étudié. Ainsi, la préservation de ces milieux serait à prévoir dans le cas d'une continuité fonctionnelle.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la fonctionnalité écologique des fourrés de saules et des ronciers en termes de continuités écologiques, et de prévoir, le cas échéant, des mesures d'évitement plus strictes (éviter le débroussaillage des fourrés et ronciers).

En phase d'exploitation, l'étude d'impact (pages 163 à 165) prévoit la création d'espaces favorables à la faune et la flore (plantations, refuges artificiels...), une gestion raisonnée des espaces verts et une limitation des pollutions lumineuses.

Pour mémoire, comme indiqué dans l'avis sur le projet de bâtiment A, la Sérotine commune et la Pipistrelle commune, rencontrées dans la zone de projet, sont mentionnées dans la fiche standard de données du site « Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César » à environ deux kilomètres du projet comme autres espèces importantes de la faune et la flore. Aucune analyse spécifique des couloirs de déplacement de ces chauves-souris n'est présente dans le dossier.

Il conviendrait de mener une réflexion sur la localisation du projet au regard des autres projets au sein de la zone 1 AUE et de la présence de la ZNIEFF « la Butte du Quesnoy » à 70 mètres du site. Les espaces verts tels que prévus seront assujettis aux nuisances liées au site, et bénéficieront donc de façon plus restreinte aux espèces. Ils ne semblent pas jouer un rôle de zone de transition avec le secteur boisé à l'ouest du site.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte la ZNIEFF « la Butte du Quesnoy » et l'environnement immédiat dans la localisation des mesures d'évitement et de réduction.

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

L'analyse des incidences sur Natura 2000 est présentée pages 118 et 119 de l'étude d'impact. Elle porte sur les deux sites présents dans un rayon de 20 kilomètres du projet.

Elle indique sommairement que les espèces susceptibles de se déplacer depuis des sites Natura 2000 vers le projet sont des oiseaux et des chauves-souris et affirme sans le démontrer qu'étant donné la distance entre le projet et les sites Natura 2000, la perte de zone de chasse pour la faune sera négligeable (page 119 du dossier de demande d'autorisation).

L'impact sur les axes de déplacement n'est pas précisé. Cela constitue une lacune importante.

Par ailleurs, l'étude ne porte pas sur les espèces d'intérêt communautaire identifiées au formulaire standard des données ayant justifié la désignation des sites et n'analyse pas les interactions possibles entre les milieux naturels du site d'implantation du projet et l'aire d'évaluation de ces espèces⁷.

L'analyse des incidences sur Natura n'étant pas développée suffisamment, l'absence d'incidences sur les sites Natura 2000 n'est pas garantie.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser l'ensemble des interactions possibles entre les milieux naturels du terrain du projet et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 pour les deux sites dans un rayon de 20 kilomètres du projet ;*
- *de compléter, le cas échéant, les mesures pour Natura 2000 après reprise de l'analyse des incidences, notamment sur les axes de déplacement.*

II.4.3 Eau et milieux aquatiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet est concerné par un aléa fort de remontée de nappe et est localisé à 400 mètres d'une zone à dominante humide.

Il est également concerné par la masse d'eau souterraine « craie picarde ».

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

Une délimitation des zones humides selon les critères pédologiques et floristiques a été réalisée (page 16 de l'expertise écologique) et a confirmé l'absence de zones humides.

La consommation d'eau est estimée à 13,2 m³/jour (étude d'impact page 106). Des mesures sont prévues pour économiser l'eau (réducteur de pression, mitigeurs, chasse d'eau 3/6, etc).

⁷ cette aire comprend les surfaces d'habitats comprises en site Natura 2000 mais peut comprendre également des surfaces hors périmètre Natura 2000 définies d'après les rayons d'action des espèces et les tailles des domaines vitaux

Concernant les eaux usées, l'étude d'impact indique, page 106, que la charge associée au site de DBO⁸ est estimé à 300 mg/l soit 3,96 kg par jour pour un effectif de 264 personnes et que la station d'épuration de Bresles (capacité de traitement : de 6 000 équivalent habitants, volume de 900 m³ et 360 kg de DBO) pourra la traiter.

Les eaux pluviales de voiries et des toitures sont traitées à la parcelle. Les eaux pluviales de voiries et des espaces verts seront tamponnées dans un bassin étanche de 2 554 m³, puis transiteront par un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans un bassin d'infiltration avec un débit de fuite de 5 l/s. Le bassin de rétention étanche des eaux de voiries servira aussi à la rétention des eaux d'incendie avec l'installation d'une vanne.

Le dimensionnement est présenté à la page 107 de l'étude d'impact.

Une période de retour de pluie trentennale a été retenue. Toutefois le dimensionnement n'est pas suffisamment détaillé et une note de calcul et les justifications des paramètres utilisés sont à présenter. Il conviendra de justifier notamment la distance d'un mètre entre le fond du bassin d'infiltration et la nappe des plus hautes eaux observées (site en fort aléa de remontée de nappe). Un entretien des bassins est aussi à prévoir au moins une fois par an et après chaque événement pluvial exceptionnel.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dimensionnement des bassins de rétention et d'infiltration par une note de calcul justifiant les paramètres utilisés et de prévoir les mesures d'entretien des bassins.

II.4.4 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'entrepôt projeté est une installation de stockage de matières combustibles. Le principal risque est l'incendie. Les principaux potentiels de danger sont liés aux produits stockés, leur nature exacte n'est pas précisée dans le dossier. Les premières habitations sont localisées à 345 mètres de l'emprise du projet.

Un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) existe sur le territoire de la commune, le PPRT Kuehne et Nagel logistique approuvé le 10 janvier 2011⁹.

Le projet est situé en dehors de la zone exposée aux effets thermiques de cette installation.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Suite à une analyse des risques le pétitionnaire a identifié les principaux enjeux en termes de risques accidentels d'un entrepôt à savoir l'incendie d'une ou plusieurs cellules de stockage et l'explosion d'une chaufferie. Les flux thermiques relatifs à l'incendie de chaque cellule ont été modélisés ainsi que la propagation d'un incendie d'une cellule voisine aux deux cellules voisines et l'incendie d'une cellule contenant de liquides inflammables. Les effets de surpression dus à l'explosion de la chaufferie ont été également modélisés.

⁸ Demande biochimique en oxygène

⁹ <https://www.georisques.gouv.fr/mes-risques/connaitre-les-risques-pres-de-chez-moi/rapport?form-commune=true&codeInsee=60103&ign=false&CGU-commune=on&commune=60510+Bresles#report-body-TECH>

D'après les modélisations effectuées, tous les effets létaux restent contenus au sein des limites de l'établissement. Seul le flux thermique de 3 kW/m² (correspondant aux effets irréversibles) sort des limites de propriété. En fonction des scénarios, les effets irréversibles impactent, au plus, 5 800 m² de la parcelle au nord sur laquelle est implantée le premier lot de plate-forme d'entrepôt « le bâtiment A » et en bordure de la route départementale D 234 à l'ouest du site.

Le dossier indique dans son analyse de la conformité du projet que les distances d'éloignement de l'entrepôt sont compatibles avec les règles d'implantation définies au point 2 de l'annexe II de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510.

L'autorité environnementale note que la propagation de l'incendie de la cellule contenant les liquides inflammables aux cellules voisines n'a pas été modélisée. La modélisation est à compléter ainsi que les conclusions sur la maîtrise des risques des installations.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers par la modélisation de la propagation des flux thermiques de l'incendie de la cellule contenant les liquides inflammables aux cellules voisines.

L'effet domino d'un incendie a été analysé et le flux thermique associé (seuil de 8 kW/m²) reste dans les limites du site.

Concernant les fumées d'incendie, l'étude a été réalisée sur une hypothèse de stockage d'un mélange de 50 % plastique et 50 % de produits divers dans une cellule (page 83 de l'étude de dangers). Sur la base de cette hypothèse, il est conclu qu'il n'y aura pas d'effet toxique à hauteur d'homme ni d'effet sur la perte de visibilité au sol. Une hypothèse majorante prenant en compte un stockage des produits les plus toxiques ou émetteurs de fumées n'est pas étudiée.

Par ailleurs, les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées d'un éventuel incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, ne sont pas étudiés.

Si les effets domino de propagation de l'incendie au sein du projet et en limite de site sont étudiés, le scénario de deux incendies simultanés sur deux sites à proximité au sein de la zone d'activités, ou les effets de l'incendie de bâtiments voisins sur ce nouvel entrepôt, n'ont pas été étudiés dans le cadre des effets cumulés.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers :

- *par une justification de l'hypothèse prise dans le mélange de produits stockés pour le calcul des effets des fumées et de son caractère majorant ;*
- *par une étude de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé ;*
- *par l'étude des effets cumulés en prenant en compte les risques d'incendie du bâtiment A voisin.*

➤ Prise en compte des risques

Des équipements sont mis en place pour le risque incendie : extincteurs et robinets d'incendie armés, murs et portes coupe-feu, réseau d'extinction automatique d'incendie type sprinkler, poteaux d'incendie et réserve de 780 m³ d'eau. Ces mesures sont, le cas échéant, à compléter après complément de l'étude de dangers.

L'autorité environnementale recommande de compléter, en tant que de besoin après les compléments apportés à l'étude de dangers, les mesures de prévention et de protection contre le risque incendie et le lessivage des fumées.

II.4.5 Nuisances

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les premières habitations sont situées à environ 345 mètres du projet. L'activité d'entrepôt et le trafic associé sont susceptibles de créer des nuisances sonores.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances et de la santé

Une étude acoustique est jointe en annexe 4. Une mesure sonométrique a été réalisée au niveau de l'habitation la plus proche ainsi qu'une modélisation du bruit de l'état projeté en fonction du trafic (page 12 de l'étude acoustique). L'étude d'impact (page 120) indique que les données de trafic utilisées sont celles de l'état de référence. Les hypothèses de trafic ne sont cependant pas indiquées et sont à compléter. Les résultats montrent que les seuils réglementaires acoustiques seront respectés.

L'autorité environnementale recommande d'indiquer les hypothèses de trafic utilisées dans la simulation du brut projeté.

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

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par le plan climat, air, énergie territorial du Beauvaisis, avec pour objectif d'inciter à la baisse des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique.

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

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

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Mobilité et trafic routier

Le site du projet borde la route nationale RN 31 et se trouve à 9 kilomètres de l'échangeur de l'autoroute A16/Sortie 15 (vers Beauvais) et à environ 40 kilomètres de l'autoroute A1 (vers Compiègne). Le projet est situé à environ 33 kilomètres de Creil et du futur canal Seine Nord sur l'Oise et contigu à une voie ferrée. La ligne de bus 33 A dessert la commune de Bresles au niveau de la rue du Général de Gaulle et relie la gare SNCF de Clermont à la gare routière de Beauvais. Une dizaine de bus passe par jour.

Une « étude de circulation » est jointe en annexe 2.

À partir de comptages automatiques et de comptages directionnels réalisés sur certains axes en mai 2021, le bureau d'étude a extrapolé le trafic journalier. Pour la RN 31, le dossier précise (page 8 de l'étude de circulation), qu'il prend en compte les données de la Direction interdépartementale des routes. Ainsi sur la RN 31, l'étude retient un trafic journalier de 16 000 véhicules. Or, selon la carte de recensement de la circulation dans les Hauts-de-France de la DREAL, elle supportait en 2018 un trafic de 20 929 véhicules en trafic moyen journalier annuel (TMJA) dont 11,4 % de poids-lourds. Cet écart est important et reste à justifier. De même la méthodologie d'extrapolation des comptages doit être présentée.

Concernant la situation de référence (page 2), l'étude rappelle les différents projets en cours de réalisation à proximité soit le bâtiment A et un maximum de 300 logements prévus au plan local d'urbanisme. Selon l'étude, les flux générés par l'entrepôt sont 315 véhicules légers (VL)/jour (soit 630 mouvements) et 100 poids-lourds (PL)/jour (soit 200 mouvements). Or le dossier examiné en 2021 pour le bâtiment A estimait le flux à 130 PL/jour (260 mouvements) et 120 passages VL/jour (soit 240 mouvements) sur la base de deux équipes de 50 personnes en rotation dans l'entrepôt ainsi que 20 administratifs. Ces chiffres sont à mieux expliciter.

Le trafic généré par l'entrepôt entraînerait une augmentation de 10 % sur la RD 931 en liaison avec la RN 31 et environ +3 % sur les autres axes. Le dossier indique aussi, en situation projetée (page 2), que, l'évolution du trafic journalier serait de 15 % sur la RD 234, 10 % sur la RD 931 (en lien avec la RN 31) et moins de 5 % sur les autres axes (page 1 et 2 de l'étude de circulation). L'étude ne semble donc pas prendre en compte les flux générés par les autres projets connus (bâtiment A et 300 logements de la Folle entreprise).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de circulation :

- *en précisant les sources et l'année de référence des données de trafic utilisées ;*
- *en joignant la méthodologie d'extrapolation des comptages ;*
- *en précisant les paramètres de calcul des flux routiers ;*
- *en joignant une carte des flux journaliers en situation de référence afin de la comparer avec la situation actuelle ;*
- *en joignant un tableau comparatif sur l'évolution des trafics selon les axes en situation actuelle, de référence et projetée ;*
- *en différenciant les flux poids lourds et véhicules légers et en prenant en compte les flux cumulés.*

L'étude de circulation et l'étude d'impact se limitent aux trafics à proximité du site, sans analyse des origines et destinations et par conséquent ne présentent les volumes de trafic générés par le projet, éventuellement prenant en compte les flux uniquement déplacés.

L'autorité environnementale recommande d'analyser les volumes de trafic générés par le projet.

Des stationnements vélos qualitatifs sont prévus, le site est desservi par une voie cyclable et la commune de Bresles prévoit une densification des aménagements cyclables permettant de relier le centre-ville de Bresles, à moins de 3 kilomètres. Les modalités d'accès au site devraient cependant être travaillées, la piste cyclable vers le centre-ville étant au nord du site alors que l'entrée est au sud.

L'autorité environnementale recommande de prévoir un accès cyclable au site évitant des détours.

La possibilité de desservir le site par la voie ferrée n'a pas été étudiée.

L'autorité environnementale recommande d'étudier la desserte du site par la voie ferrée présente en bordure du site.

Le dossier propose la mise en place d'une navette entre le site et la gare de Montreuil-sur-Thérain desservie par la ligne TER P 32 « Beauvais/Creil » et une possible mutualisation avec les autres employés de la zone d'activités. Toutefois, l'engagement de la communauté d'agglomération du Beauvaisis pour la faisabilité du projet n'est pas présenté.

L'autorité environnementale recommande de présenter l'engagement de la communauté d'agglomération du Beauvaisis pour la réalisation de la navette entre la gare TER la plus proche et le site.

Une offre de service de covoiturage sera aussi proposée aux salariés ainsi que la mise à disposition de bornes de recharge électriques.

Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

L'étude comprend aussi une campagne de mesure des polluants atmosphériques (NO₂, Benzène, PM 10). Les PM 2,5¹⁰ n'ont pas fait l'objet de mesures.

L'autorité environnementale recommande de compléter les mesures de polluants atmosphériques pour les PM 2,5.

Les augmentations de trafic liées au projet engendreront une augmentation des émissions de polluants atmosphériques (étude d'impact page 114) et de gaz à effet de serre (étude d'impact page 116). Cependant, cette analyse est peu détaillée. Les impacts sur les émissions ne sont pas évalués ni quantitativement ni qualitativement.

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

Concernant la qualité de l'air, le dossier présente une étude « volet air et santé » en annexe 5. Elle comprend une étude bibliographique qui reprend les données d'émissions des polluants atmosphériques de la communauté d'agglomération du Beauvaisis ainsi que les données de concentrations dans l'air en NO₂ (dioxyde d'azote) et PM 10¹¹ de la station ATMO¹² la plus proche située sur la commune de Beauvais. Elle ne reprend cependant pas les données concernant le PM 2,5 qui sont de 9,1 microgrammes/m³ en 2020 et dépassent le seuil de 5 microgrammes/m³ recommandé par l'OMS. Elle indique, page 20 du volet air et santé, des concentrations inférieures aux limites

10 PM2,5 : les particules dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5

11 PM10 : les particules dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres.

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

réglementaires mais cela est à reprendre en présentant les concentrations en PM 2,5.

L'autorité environnementale recommande de présenter les données des concentrations dans l'air des particules fines PM 2,5 de la station ATMO de Beauvais, de redéfinir les enjeux, les impacts du projet sur ces valeurs de concentrations dans l'air et de faire des propositions pour les limiter (transports ferroviaires interurbains de marchandises, canal Seine Nord Europe via l'Oise, vers des véhicules et des carburants à faibles émissions, notamment des carburants à teneur réduite en soufre...).

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

Le dossier conclut (page 35 du volet air et santé) que la mise en service du projet à l'horizon 2023 entraînera une augmentation des émissions polluantes comprise entre 2 et 5 % par rapport aux émissions de 2023 sans le projet, mais que les émissions seront inférieures aux émissions actuelles (en raison de l'évolution du parc routier et des améliorations technologiques). Le dossier minimise les impacts des émissions dus au trafic de marchandises engendré par l'implantation des deux entrepôts A et B depuis 2021. Aucune mesure d'envergure n'est ainsi proposée pour réduire les émissions polluantes et les gaz à effet de serre du projet.

Le dossier indique que les poids-lourds seront en bon état de fonctionnement, que la vitesse sera limitée à 30 km/h sur le site du projet, et que les moteurs seront coupés lors des chargements/déchargements. Des mesures complémentaires auraient pu être étudiées afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques ou de gaz à effet de serre.

Les consommations d'énergie, qui concernent l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention, le chauffage des locaux, n'ont pas fait l'objet d'une évaluation. Afin de réduire cette consommation, une isolation thermique performante et la priorité à l'éclairage naturel ont été privilégiées (étude d'impact page 151).

La Loi Énergie et Climat du 8 novembre 2019 prévoit que les bâtiments de plus de 1 000 m² d'emprise au sol puissent consacrer 30 % de leurs toitures, pour la production d'énergies renouvelables ou la végétalisation des toitures. Un arrêté ministériel du 5 février 2020 indique que des obligations peuvent être écartées pour les bâtiments servant au stockage de matières dangereuses. Le projet prévoit le stockage d'aérosol extrêmement inflammables (rubrique 4320 et 4321) et n'est donc pas soumis à ces obligations. Néanmoins, un système de végétalisation en toiture ou la création du stockage des aérosols en dehors de l'entrepôt auraient pu être étudiés.

Par ailleurs, des mesures complémentaires pourraient être prises pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique et donc réduire les émissions de gaz à effet de serre associées, ou de les compenser :

- chauffage et eau chaude sanitaire des bureaux issus de sources d'énergies renouvelables ;
- plus large boisement des espaces verts.

L'autorité environnementale recommande d'analyser la consommation totale d'énergie du bâtiment logistique, et de prévoir des mesures complémentaires pour limiter la consommation d'énergie du bâtiment logistique et compenser les émissions de gaz à effet de serre.