



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet de bâtiment logistique  
de la société JMB Partners  
à Margny-Lès-Compiègne (60)**

n°MRAe 2019-3775 et  
2019-3978

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France a été saisie pour avis, sur le projet de création d'un bâtiment logistique sur la commune de Margny-Lès-Compiègne, dans le département de l'Oise.*

\*\*\*

*Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la MRAe a été saisie pour formuler un avis sur les dossiers d'autorisation environnementale et de permis de construire.*

*En application de l'article R.122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 17 octobre 2019 :*

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

*Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 12 novembre 2019, Mme Patricia Corrèze-Lénée, présidente de la MRAe, après consultation des membres, a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.*

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

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

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

*Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.*

## Synthèse de l'avis

Le projet de construction d'un bâtiment d'activités logistiques et de bureaux, porté par la société JMG Partners, est situé dans la zone d'aménagement concerté des Hauts de Margny, à Margny-Lès-Compiègne dans le département de l'Oise. L'activité de stockage comprendra des biens manufacturés de l'industrie ou de la grande distribution. Le projet s'implante sur un terrain de 11,7 hectares en périphérie de Compiègne, desservi par les routes départementale 935 et nationale 1031. Le projet comprendra 62 810 m<sup>2</sup> de surfaces bâties, ainsi que des voiries et des parkings.

L'étude de la faune et de la flore n'a pas mis en évidence d'enjeux forts. Les milieux naturels présents constituent un enjeu limité. Cependant, des mesures d'évitement de la dispersion des espèces exotiques envahissantes, de préservation d'une prairie mésophile en bordure mériteraient d'être prises, et les mesures de réduction des impacts sur la faune et la flore devraient être détaillées pour garantir la prise en compte des espèces patrimoniales observées sur le site.

L'analyse des incidences sur les sites Natura 2000 est à compléter. Elle doit être élargie aux sites présents dans un rayon de 20 km autour du projet et analyser les incidences au regard des aires d'évaluation des espèces ayant justifié la désignation des sites.

L'étude de dangers identifie et caractérise les dangers potentiels du projet, en tenant compte du retour d'expérience lié aux accidents sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables. Des mesures de prévention et de protection sont proposées permettant de réduire la probabilité d'occurrence du phénomène dangereux et/ou limiter les distances d'effets du phénomène dangereux.

Les impacts sur la qualité de l'air et les gaz à effet de serre ne sont pas quantifiés et les modalités de mise en œuvre des mesures concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques ne sont pas précisés et sont à étoffer.

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.

## Avis détaillé

### I. Le projet de construction d'un bâtiment logistique à Margny-Lès-Compiègne

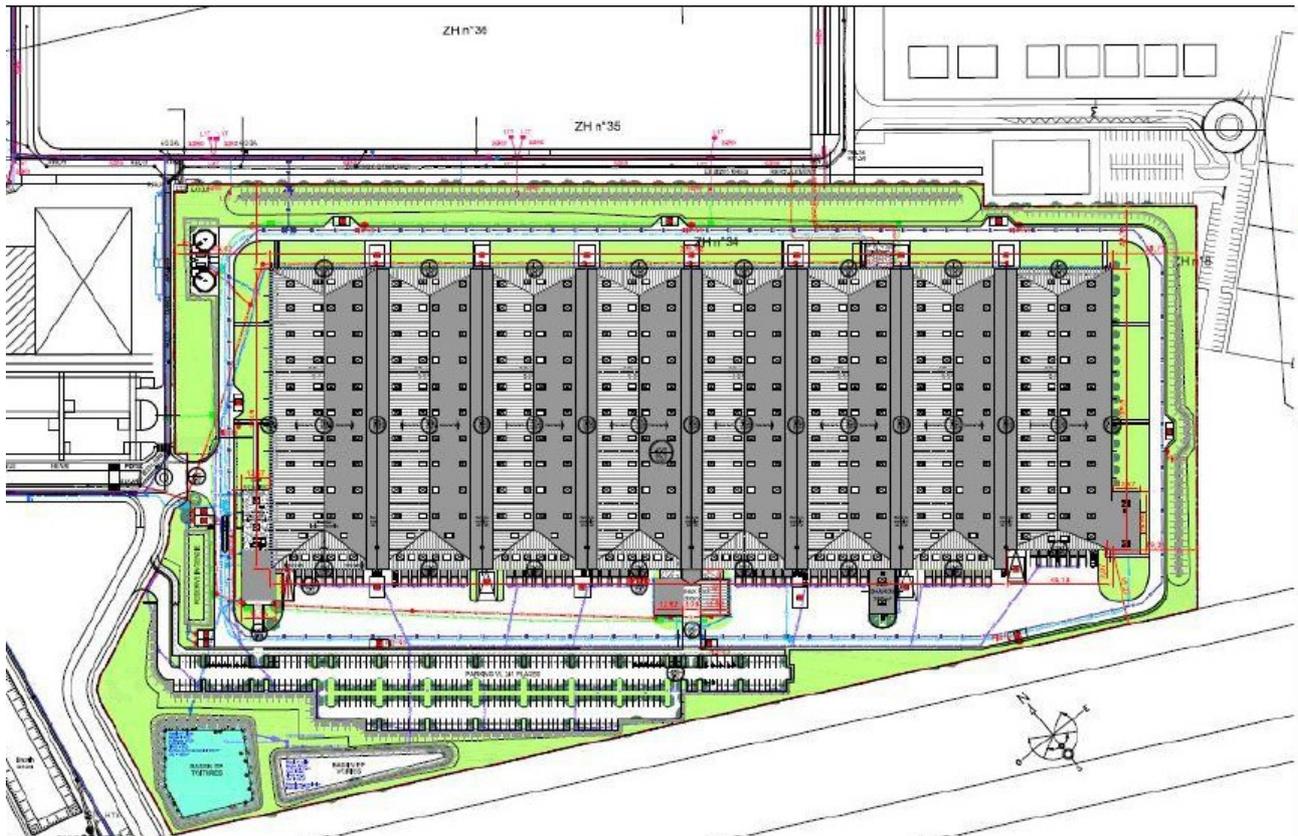
Le futur bâtiment d'activités logistiques et de bureaux, porté par la société JMG Partners, sera situé dans la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Hauts de Margny à Margny-Lès-Compiègne. L'aménagement de cette ZAC a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 24 février 2011. L'activité de stockage prévue comprend des biens manufacturés de l'industrie ou de la grande distribution.

Le projet s'implante sur un terrain de 11,7 hectares en périphérie de Compiègne, desservi par les routes départementale 935 et nationale 1031. Le projet comprendra 62 810 m<sup>2</sup> de surfaces bâties (entrepôts de 6 cellules pour 59 540 m<sup>2</sup>, locaux de charge pour 950 m<sup>2</sup>, bureaux pour 2 120 m<sup>2</sup>, locaux techniques pour 200 m<sup>2</sup>), ainsi que des voiries (28 050 m<sup>2</sup>) et 281 places de parking. La hauteur maximale des bâtiments sera de 14,6 mètres.



*Plan de situation du projet*

*(source : dossier de demande d'autorisation environnementale, note non technique page 3)*



*plan masse du projet (source : dossier de demande d'autorisation environnementale, note non technique page 5)*

Le projet est une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation, au titre notamment des rubriques 1510.1 (stockage de matières combustibles), 1530.1 (stockage de papier et cartons), 1532.1 (stockage de bois), 2662.1 (stockage de polymères), 2663.1.a et 2663.2.a (stockage de marchandises renfermant des plastiques). Une étude de dangers est jointe au dossier de demande d'autorisation environnementale.

Il est soumis à évaluation environnementale au titre de les rubriques 39 a) et 39 b) de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement (travaux, constructions et opérations d'aménagement qui créent une surface de plancher de plus de 40 000 m<sup>2</sup> ou dont le terrain d'assiette couvre plus de 10 hectares).

## **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, dont Natura 2000, à l'eau, aux risques naturels et technologiques, à l'énergie, au climat et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

## **II.1 Résumé non technique**

Le résumé non technique est présenté dans un fascicule séparé (partie 5) du dossier d'autorisation environnementale. Il décrit l'environnement du site, l'impact du projet et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour chacun des champs de l'environnement. Cependant, il n'est pas illustré de documents iconographiques et ne comprend pas de cartographie permettant de superposer les enjeux environnementaux aux installations prévues sur le site.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique de documents iconographiques, dont au moins une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet.*

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

L'articulation avec les plans et programme est présentée page 117 de l'étude d'impact du dossier d'autorisation environnementale. Le projet est situé en zone d'urbanisation future 1 AUec destinée à l'accueil d'activités industrielles, artisanales et commerciales qui permet la construction d'entrepôts logistiques.

La compatibilité avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Oise-Aronde est assurée avec le traitement et l'infiltration des eaux pluviales et l'évitement des zones inondables.

Les effets cumulés avec le projet de plate-forme logistique de Betalog, sur la commune de Venette, sont analysés page 105 de l'étude d'impact du dossier d'autorisation environnementale. L'analyse ne prend en compte que certains champs environnementaux : le trafic, vu sous l'angle de la saturation des axes routiers, et le bruit. Cette analyse est succincte et ne quantifie pas les impacts cumulés. Elle mériterait d'être plus précise et d'être complétée sur d'autres champs environnementaux comme les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants atmosphériques, en quantifiant le cumul d'impact attendu.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec le projet de plate-forme logistique de Betalog, sur la commune de Venette, concernant le trafic, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants atmosphériques, en quantifiant les impacts cumulés.*

## **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

L'implantation du projet est justifiée (page 111 de l'étude d'impact) par le fait que le terrain bénéficie d'accès routiers de qualité et sans nuisance, de la proximité d'un terminal de transport par voie d'eau, d'un bassin d'emploi important et d'une superficie de terrain de grande taille pour massifier les flux logistiques et ainsi optimiser le transport.

Le bâtiment est conçu essentiellement pour une desserte routière (page 91 de l'étude d'impact) bien que l'étude d'impact (page 57) précise qu'il existe une voie d'eau et un terminal à container installé à Longueil-Sainte-Marie et que le projet pourra bénéficier à terme d'un accès fluvial pour les marchandises via le projet de canal Seine-Nord-Europe (à l'horizon de 2026).

Plusieurs enjeux environnementaux ne sont pas pris en considération, tels que l'artificialisation des sols, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. D'autres variantes auraient dû être étudiées pour réduire l'emprise foncière du projet et l'imperméabilisation induite, ou réduire les émissions polluantes et de gaz à effet de serre.

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

- *en termes de surface occupée et imperméabilisée ;*
- *en termes de possibilité de recourir à des modes de transport alternatifs au mode routier.*

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

### **II.4.1 Consommation d'espace**

Le projet s'implante sur un terrain agricole de 11,7 hectares. Il comprendra des constructions sur 6,2 hectares, auxquelles s'ajoutent des parkings (281 places) et des voiries de dessertes (2,8 hectares).

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface de plus de 9 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 de leurs capacités de stockage du carbone, et de manière générale une disparition des services écosystémiques<sup>1</sup>.

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

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

### **II.4.3 Milieux naturels et biodiversité**

#### **➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

Le projet s'implante sur un terrain en grande partie cultivé avec des parties périphériques remaniées (friches et zones de dépôt) et une prairie mésophile en limite est du site. Aucune zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique ni site Natura 2000 n'est présente sur le territoire communal.

Plusieurs sites Natura 2000 sont situés dans un rayon de 20 km autour du projet, dont les plus proches sont la zone spéciale de conservation n°FR2200382 « massif forestier de Compiègne » à 2,5

---

<sup>1</sup> Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement).

km et la zone de protection spéciale n°FR2212001 « forêts picardes : Compiègne-Laigue-Ourscamps » à 3,3 km.

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

L'étude d'impact indique (page 30) que des inventaires écologiques ont été réalisés les 24 et 25 juillet 2018, 2 octobre 2018, 21 et 22 février 2019.

Les habitats naturels identifiés ne présentent pas d'enjeux forts, à part une prairie mésophile en bordure est du site. L'étude précise que cet habitat naturel est présent également sur l'aérodrome proche. Concernant la flore, des espèces végétales exotiques envahissantes, ainsi qu'une espèce patrimoniale (Coronille changeante) en limite du site, ont été observées.

Le dossier n'indique pas si la prairie mésophile sera conservée. Cette prairie rend des services écosystémiques et son maintien est à rechercher. Concernant les espèces invasives, aucune mesure de limitation de leur dispersion en phase travaux n'est présentée.

*L'autorité environnementale recommande de proposer des mesures favorables à la préservation de la prairie mésophile ainsi qu'à la non-dispersion des espèces invasives.*

Concernant la faune, 10 espèces de papillons, dont une espèce quasi-menacée au niveau local (Azuré commun) ont été observées, ainsi que 26 espèces d'oiseaux, dont 16 protégées et 4 vulnérables. Toutefois, aucune nidification d'oiseaux n'a été observée. Aucun habitat propice aux chauves-souris n'a été inventorié.

Le niveau d'enjeu est qualifié de faible (page 38 de l'étude d'impact). Les mesures proposées pour limiter l'impact sur la faune et la flore consistent en une limitation des emprises du chantier au strict nécessaire, ainsi que la limitation des nuisances liées à l'éclairage, et du paysagement, sans détails (page 102). Ces mesures mériteraient d'être précisées au regard des espèces patrimoniales observées, afin de garantir leur mise en œuvre et leur utilité.

*L'autorité environnementale recommande de détailler les mesures de réduction des impacts sur la faune et la flore, au regard des espèces observées.*

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

L'étude des incidences (pages 103 et suivantes de l'étude d'impact) se limite aux sites présents dans un rayon de 3,7 km autour du projet, sans analyse des incidences du projet sur les autres sites plus éloignés.

Elle ne fait pas référence aux espèces ayant justifié la désignation de ces sites, ni à leurs aires d'évaluation<sup>2</sup>. Elle conclut à l'absence d'incidences en raison de l'éloignement des sites. Cette

---

2 Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce

conclusion est contestable au regard de l'insuffisance de l'étude conduite. Des mesures d'évitement ou de réduction des impacts sont, le cas échéant, à proposer.

*L'autorité environnementale recommande :*

- de conduire l'évaluation sur l'ensemble des sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 km<sup>3</sup> autour des limites du projet et sur lesquels le projet peut avoir une incidence au regard des enjeux ayant justifié la désignation des sites.
- de réaliser l'évaluation des incidences Natura 2000 en référençant les espèces et habitats d'intérêt communautaire identifiés au formulaire standard de données de chaque site ;
- d'analyser les interactions possibles entre les milieux destinés à être urbanisés et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 ;
- de proposer, le cas échéant, des mesures d'évitement, à défaut de réduction des incidences et de compensation adaptées.

#### **II.4.4 Ressource en eau et milieux aquatiques**

##### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire communal est concerné par des zones humides identifiées par le SAGE Oise-Aronde et est situé en zone de répartition des eaux<sup>4</sup> de la nappe d'eau souterraine de l'Albien. Une bonne gestion des eaux pluviales pour réduire le ruissellement est à mettre en place.

##### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau et des milieux aquatiques

Les zones humides du SAGE ont été recensées, le projet évite ces zones et est situé en hauteur par rapport au fond de la vallée humide.

La consommation d'eau annuelle est estimée à 4 950 m<sup>3</sup> (étude d'impact page 80), qui est faible.

Les eaux pluviales de voiries sont collectées, traitées par un séparateur d'hydrocarbure, stockées et transitent vers un bassin d'infiltration avec un débit de fuite de 18 l/s. Les eaux pluviales de toitures transitent directement dans le bassin d'infiltration. Les eaux d'incendie seront récupérées dans le bassin des eaux pluviales de voirie qui pourra se fermer avec une vanne.

Les calculs du dimensionnement des bassins d'infiltration et de rétention prennent en compte un retour de précipitation d'intensité de 30 ans. Ces mesures sont acceptables pour la bonne gestion des eaux pluviales.

---

qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.

3\_Guide Natura 2000 : [http://www.natura2000-picardie.fr/documents\\_incidences.html](http://www.natura2000-picardie.fr/documents_incidences.html)

4 Les zones de répartition des eaux (ZRE) sont des zones où est constatée une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins.

## **II.4.5 Risques naturels et technologiques**

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé dans le territoire à risque important d'inondation de Compiègne, mais n'est pas situé dans le périmètre du plan de prévention des risques d'inondation de la rivière Oise, bief Compiègne-Pont Sainte Maxence.

Un aléa faible concernant le retrait-gonflement des argiles est présent sur la zone du projet.

Des risques d'incendie sont potentiels pour cet entrepôt.

L'aérodrome de Compiègne-Margny est situé à proximité.

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

#### Concernant le risque d'inondation

L'infiltration à la parcelle des eaux pluviales est acceptable pour limiter les inondations par ruissellement.

#### Concernant les risques technologiques

Une étude de dangers est fournie. Elle est conforme à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005.

Concernant les risques externes, aucun site industriel classé SEVESO n'est situé à proximité du projet. Les circulations routière et ferroviaire ne sont pas des événements initiateurs retenus et ne seront pas susceptibles de générer d'effets sur l'installation. Les agressions d'origine externes ont été prises en compte en phase projet, construction et exploitation.

Le principal risque lié à ce type d'activité est l'incendie des produits stockés. Un incendie aurait pour conséquence :

- l'émission d'un rayonnement thermique qui peut, selon son intensité, avoir des effets plus ou moins graves pour les personnes (brûlures et mort) ;
- l'émission de gaz de combustion qui peuvent se charger de gaz toxiques en quantités plus ou moins importantes. Selon les concentrations de ces gaz, les effets sur les personnes peuvent être dangereux ;
- l'impact sur la visibilité du panache de fumées ;
- la dispersion d'eaux d'extinction.

L'étude de dangers étudie les principaux risques :

- le risque d'explosion d'une chaufferie ;
- le rayonnement thermique en cas d'incendie dans l'entrepôt : les marchandises et leurs emballages sont combustibles et constituent donc un potentiel calorifique non négligeable pouvant favoriser un incendie.

Concernant le risque d'explosion, le dossier met en évidence que les effets ne sortent pas des limites de propriété.

Afin de prévenir les effets thermiques, un merlon est mis en place à l'arrière du bâtiment, il est surélevé de 3 mètres par rapport au terrain naturel. De même pour la cellule 7, un écran thermique est installé sur 36 mètres de la façade de 48 m de largeur ce qui correspond à 3 trames de poteaux.

Pour la cellule 8, l'écran thermique est surélevé de 1 mètre au-dessus de l'acrotère<sup>5</sup> pour atteindre une hauteur de 14,5 mètres. Les modélisations réalisées permettent de constater qu'en cas d'incendie des cellules de stockage comprenant des matières combustibles, tous les flux thermiques resteraient à l'intérieur des limites de propriété. Notons que la mise en place de murs et toitures coupe-feu pendant deux heures au niveau de la chaufferie vise à prévenir les effets dominos d'un incendie sur la chaufferie.

Le pétitionnaire a étudié la dispersion des gaz toxiques en cas d'incendie débutant et généralisé. D'après le dossier, à une hauteur de dispersion majorante pour la modélisation, les concentrations seuils des effets létaux et irréversibles équivalents des fumées ne sont pas atteintes quel que soit le type d'incendie (incendie d'une cellule de produits combustibles divers, d'une cellule de plastiques et polymères, de trois cellules de produits combustibles divers ou de trois cellules de plastiques et polymères) et ce, quelles que soient les conditions météorologiques.

En termes d'impact des fumées sur la visibilité, l'étude conclut que les fumées n'auraient plus d'impact significatif sur la visibilité au-delà d'environ 250 mètres de la cellule en feu (pour une cible à hauteur d'homme). En deçà de ce périmètre, des mesures de précaution (interdiction de circuler ou de pénétrer dans un périmètre usuellement d'une centaine de mètres) pourront être prises par les services de secours et d'incendie. Sont notamment concernés la route départementale 202 à l'ouest et l'aérodrome à l'est. La société JMG Partners s'est donc rapprochée de l'aérodrome de Margny-Lès-Compiègne afin de convenir d'une procédure d'urgence en cas d'incendie (risque pour les avions lors des phases de décollage et d'atterrissage).

Des mesures de prévention et de protection sont proposées permettant de réduire la probabilité d'occurrence du phénomène dangereux et/ou limiter les distances d'effets du phénomène dangereux.

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

#### **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**

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

---

<sup>5</sup> Haut du mur en bordure de toiture.

capacités de stockage du carbone par les sols.

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

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Une étude de trafic est réalisée (annexe n°13 du dossier permis de construire). Elle prend en compte les principaux axes desservant le site.

Le trafic prévisionnel est estimé à 300 véhicules légers et 150 poids lourds par jour, par sens de circulation, ce qui engendrera une augmentation de +9 % de trafic sur la section sud de la route départementale 202 et une augmentation de + 2 % sur la section la plus chargée de la route nationale 1031. L'augmentation n'influe pas sur fluidité du giratoire 202 le plus impacté.

Concernant la qualité de l'air, le dossier (étude d'impact pages 23 à 29) aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant les données de la station ATMO<sup>6</sup> la plus proche située sur la commune de Nogent-sur-Oise. Certaines données (non mesurées par la station ATMO) ne sont pas présentées, notamment celles du SO<sub>2</sub><sup>7</sup> et des PM 2,5<sup>8</sup>. La comparaison avec les lignes directrices de l'OMS n'est pas réalisée.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial sur la qualité de l'air avec les données relatives aux paramètres SO<sub>2</sub> et PM 2,5 et de comparer les données aux valeurs des lignes directrices de l'OMS.*

Les incidences sur la qualité de l'air sont étudiées aux pages 66 et 75 de l'étude d'impact. Mais le dossier ne conclut pas sur les impacts, estimant notamment (page 77) que la pollution atmosphérique liée aux gaz d'échappement n'est pas quantifiable. Par ailleurs, seuls les parcours sur site sont pris en compte, alors que les impacts des trajets allers et retours entrent dans les impacts de l'activité. L'analyse est à approfondir.

Concernant les gaz à effet de serre, des généralités sont présentées (pages 106 et 107 de l'étude d'impact), mais leurs émissions ne sont pas quantifiées.

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

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

Des pistes sont énoncées pour diminuer l'utilisation des transports terrestres à la page 91 de l'étude

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

7 SO<sub>2</sub> : dioxyde de soufre

8 PM10 et PM2,5 : les particules dans l'air dont le diamètre est inférieur respectivement à 10 et 2,5 micromètres

d'impact : accès fluvial avec le canal Seine Nord Europe à l'horizon 2026, transport en commun gratuit depuis Compiègne, nombreuses aires de covoiturages, équipements prévus sur le site (abris vélos, places dédiées au covoiturage, bornes de recharges électriques).

Le gain concernant la diminution des surfaces de parking et de véhicules utilisés n'est pas présenté et intégré dans le projet.

D'autres mesures compensatoires auraient aussi pu être étudiées, comme la possibilité d'utiliser les toitures ou les parkings pour la production d'énergie renouvelable qui compenserait pour partie la consommation d'énergie fossile.

*L'autorité environnementale recommande de détailler les modalités de réalisation des mesures associées à la réduction des émissions du trafic routier et de proposer d'autres mesures compensatoires, par exemple d'étudier la possibilité de recours aux énergies renouvelables qui compenserait pour partie la consommation d'énergie fossile engendrée par le projet.*