



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de construction
d'une plate-forme logistique
de la société VIRTUO SILLY SARL
à Silly-le-Long (60)**

n°MRAe 2022-6044

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie pour avis le 1^{er} février 2022 sur le projet de plate-forme logistique de la société « VIRTUO SILLY SARL » à Silly-le-Long dans le département de l'Oise.

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, les dossiers ont été transmis complets le 1^{er} février 2022, 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 R122-7 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.*

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 8 mars 2022, Hélène Foucher, membre 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

La société VIRTUO SILLY SARL projette la construction d'une plate-forme logistique sur un terrain d'environ sept hectares sur la commune de Silly-le-Long, dans le département de l'Oise. Le projet prend place sur un ancien site d'exploitation de granulats le long de la RN2.

Il comprend un bâtiment d'une surface au sol d'environ 33 600 m² et d'une hauteur de 13,7 m au faitage, des parkings et la voirie nécessaire pour une surface d'environ 17 500 m². L'installation de panneaux photovoltaïques est prévue sur le bâtiment.

Ce projet, destiné à l'entreposage de marchandises, a été soumis à étude d'impact par décision de l'autorité en charge de l'examen au cas par cas n°2021-5488 du 8 septembre 2021¹.

L'étude d'impact est à compléter principalement sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

Le projet contribue à l'augmentation des déplacements par route de marchandises et ainsi à l'augmentation des émissions polluantes atmosphériques et de gaz à effet de serre. Les solutions pour réduire le cas échéant ces émissions ne sont pas entièrement étudiées. L'autorité environnementale recommande d'intégrer des alternatives au transport par route, notamment par le chemin de fer, et de prévoir des aménagements permettant de les faciliter.

L'analyse du bilan carbone doit être présentée, intégrant le cycle de vie des panneaux photovoltaïques.

L'étude de dangers est également à compléter. Elle a mis en évidence une probabilité d'effets thermiques non négligeable sortant des limites d'exploitation. L'autorité environnementale recommande de proposer des solutions afin de les contenir au sein du périmètre du projet.

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.

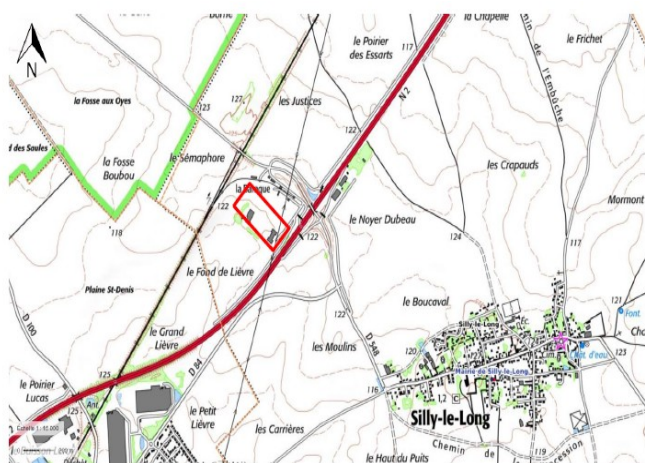
¹<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5488-decision.pdf>

Avis détaillé

I. Le projet de plate-forme logistique à Silly-le-Long (60)

Le projet de plate-forme logistique de la société VIRTUO SILLY SARL s'implante sur un terrain de 7,05 hectares en zone industrielle sur la commune de Silly-le-Long, dans le département de l'Oise (étude d'impact pages 7 à 10 et page 84).

L'emprise du site a été essentiellement exploitée pour un usage industriel : une installation de transit de produits minéraux, comportant un embranchement ferroviaire, est présente (étude d'impact page 7). Les bâtiments (ancienne fabrique de parpaing) sont désaffectés (cf. étude d'impact pages 7 et 84).



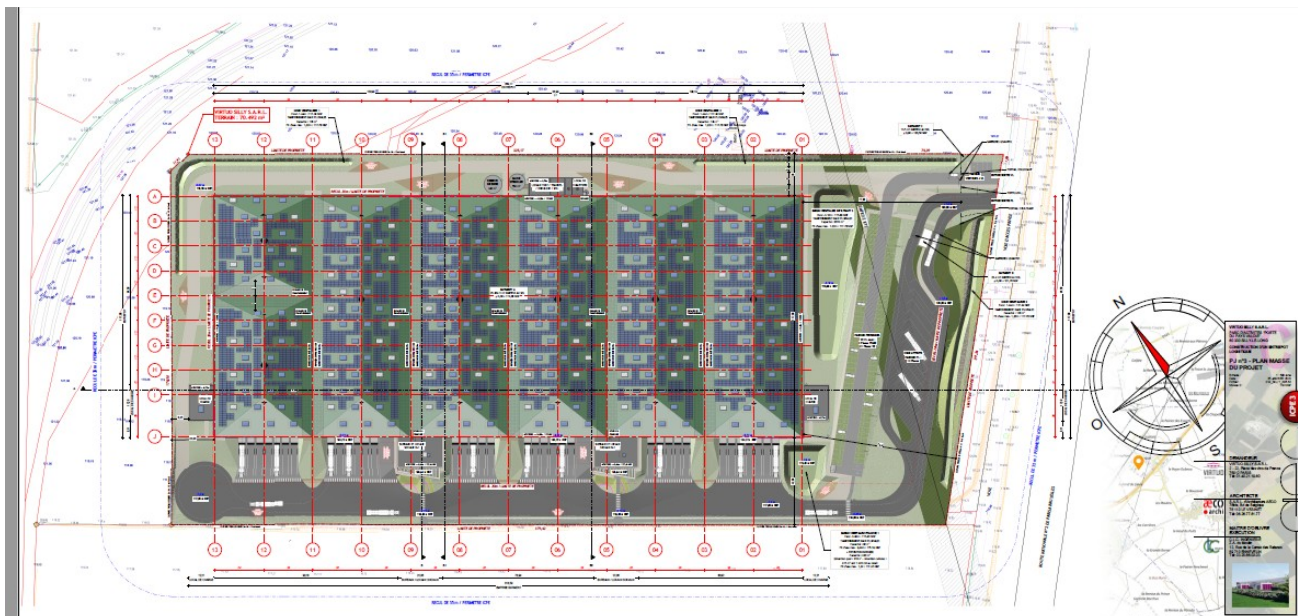
Localisation du projet (source : document « description des procédés » pages 5 et 6)

Le projet comprend :

- la démolition des bâtiments existants par le vendeur du terrain (étude d'impact page 7) ;
- la construction d'un bâtiment d'une emprise au sol de 35 293 m², avec une hauteur de 13,7 mètres sous faîtage (pièce « description des procédés » pages 7 et 8) ou de 15 mètres à l'acrotère (étude d'impact page 143) : six cellules de stockage (dont une divisée en deux pour permettre le stockage de produits dits « dangereux » dans l'une d'elle), deux blocs bureaux et locaux sociaux, deux locaux de charge de batteries, deux zones techniques (poste de transformation, chaufferie, local d'alimentation du système de sprinklage) ;
- l'aménagement des voiries sur 13 293 m², dont 100 places de parking non imperméabilisées pour les véhicules légers et 12 places pour les poids-lourds (« description procédés » page 6 et étude d'impact page 84) ;
- la réalisation de bassins et de noues ;
- des espaces verts sur 12 080 m² (page 8 « description procédés »), qui seront engazonnés et plantés d'arbres et arbustes.

L'imperméabilisation sera d'environ 37 000 m² (résumé non technique page 3).

L'étude d'impact (page 114 et plan masse) mentionne également l'installation de panneaux photovoltaïques sur le bâtiment : « la surface de panneaux installés sera de 0,42 m² de panneau / m² de toiture de l'entrepôt, soit environ 10 544 m² de surface couverte pour une puissance crête estimée à 2,17 MWc ».



Plan masse du projet

L'entrepôt doit servir à stocker des produits de consommation divers (document « Description procédé » page 13). La nature des marchandises stockées va dépendre des types de sociétés occupantes qui achèteront ou loueront les cellules de stockage.

Le projet sera une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise à (description procédés pages 22 à 24) :

- enregistrement pour la rubrique n° 1510 (installations, pourvues d'une toiture, dédiées au stockage de matières ou produits combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes) ;
- déclaration pour les rubriques 4330/4331 (liquides inflammables), 4320/4321 (aérosols extrêmement inflammables), 4755 (alcools de bouche), 2925-1 (accumulateurs électriques) et 2910/4734 (chaudière au gaz naturel et stockage de fioul).

Il relève des rubriques 1[°]b (ICPE soumise à enregistrement) et 39[°]a (travaux et constructions qui créent une surface de plancher supérieure à 10000 m²) de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement (nomenclature des projets soumis à évaluation environnementale).

Il a été soumis à étude d'impact par décision de l'autorité en charge de l'examen au cas par cas n°2021-5488 du 8 septembre 2021² aux motifs de la nécessité de développer les informations sur la sécurité incendie, les risques technologiques et d'étudier le recours aux énergies renouvelables, l'impact de l'augmentation du trafic sur la circulation, les nuisances générées et la pollution atmosphérique induite et enfin les enjeux en termes de biodiversité et de paysage en lien avec la proximité du parc naturel régional Oise Pays de France.

²<http://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-5488-decision.pdf>

Le dossier d'enregistrement sera en conséquence instruit suivant la procédure d'autorisation environnementale. Il comprend une étude d'impact et une étude de dangers avec annexes.

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 aux milieux naturels, à la biodiversité, dont Natura 2000, aux risques technologiques, aux nuisances sonores, 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.

Il reprend de manière synthétique la présentation du projet dans son ensemble, l'état initial de l'environnement et l'analyse des effets et mesures pour éviter, réduire et/ou compenser ses effets. Il présente des documents iconographiques permettant d'identifier les enjeux au regard du projet.

En revanche, l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, les principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu, l'appréciation de la compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes, et les méthodes majeures de suivi et de surveillance en phase chantier et en phase exploitation n'y sont pas abordées.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique avec la synthèse de l'analyse des impacts cumulés et de l'articulation avec les plans, schémas et programmes, des solutions de substitution examinées, ainsi que les modalités de suivi et de surveillance, et de l'actualiser après complément 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 Silly-le-Long est présentée de manière détaillée à partir de la page 138 de l'étude d'impact. Le projet est situé en zone Ulb (zone à vocation d'activités). L'étude d'impact (pages 140 et 143) signale, qu'une modification du règlement écrit du plan local d'urbanisme est en cours pour relever la hauteur des constructions à 15 mètres sur la zone (actuellement elle est limitée à 12 mètres au faitage ou à l'acrotère).

L'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie, ainsi que les mesures à mettre en place pour y répondre, sont détaillées pages 149 et suivantes de l'étude d'impact. La compatibilité est assurée par l'absence de zones humides sur le site et la gestion des eaux. Il est indiqué que l'infiltration sera utilisée pour les eaux pluviales de toitures, qui sont non polluées, et les eaux pluviales de voiries après traitement dans le séparateur d'hydrocarbures.

L'analyse de l'articulation du projet avec le plan climat, air, énergie territorial (PCAET) de la communauté de communes du Pays de Valois approuvé le 25 février 2021, n'est pas abordée dans le dossier et doit être réalisée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du projet avec le PCAET du Pays de Valois.

Les impacts cumulés avec les autres projets connus sont présentés à la page 121 de l'étude d'impact. Le dossier indique qu'aucun autre projet n'a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale à la date du dépôt du dossier sur les communes de Silly-le-Long et Le Plessis-Belleville.

Il évoque des modifications des documents d'urbanisme non soumis à évaluation environnementale. Par contre, le dossier ne cite pas la décision MRAe n°2019-3232 du 12 mars 2019 soumettant à évaluation environnementale la modification du PLU de Silly-le-Long³ qui doit permettre la réalisation d'une zone d'activité de 15,1 hectares mitoyenne à la zone projet.

Le dossier ne prend pas en compte le cumul du trafic et donc les effets générés du projet ajouté à celui de la ZAC de Plessis-Belleville déjà existante (située à environ un kilomètre).

Les effets cumulés sont à développer ainsi que les mesures de réduction ou de compensation de ces effets cumulés.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'analyse des effets cumulés en termes de trafic, de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre avec ceux de la zone d'activité existante et en projet sur les communes de Silly-le-Long et Le Plessis-Belleville ;*
- *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 explicitées à la page 130 de l'étude d'impact.

Il est justifié par la localisation sur une friche industrielle déjà imperméabilisée à proximité d'axes routiers et d'un échangeur (route nationale N2, routes départementales D548 et D84), propice à la logistique.

Cette justification est insuffisante dans la mesure où elle aurait aussi dû traiter des enjeux environnementaux, notamment les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. L'étude d'impact (page 147 et suivantes) précise d'ailleurs les mesures mises en place pour répondre à certaines orientations du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Hauts-de-France. Il est ainsi indiqué que, par exemple, pour encourager l'usage de véhicules électriques, le projet prévoit l'installation de bornes de chargement rapide pour les véhicules légers ainsi que l'installation de panneaux photovoltaïques sur le bâtiment pour développer l'autonomie énergétique.

³ http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3232_decision_silly-le-long.pdf

Cependant, les mesures prévues ne portent pas sur l'ensemble des objectifs de ce schéma. En effet, certains concernent les activités logistiques tels que l'objectif 5 « augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises », l'objectif 6 « optimiser l'implantation des activités logistiques » (à privilégier aux abords des accès multimodaux), l'objectif 7 « favoriser des formes de logistique urbaine et de desserte du dernier km plus efficaces ».

Des variantes auraient pu être proposées pour permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques par l'utilisation de l'embranchement ferroviaire pour la desserte du site.

L'autorité environnementale recommande

-de compléter le dossier en analysant des variantes du projet retenu, valorisant l'embranchement ferroviaire présent sur le site,

-de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement⁴ 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 Milieux naturels et biodiversité, dont Natura 2000

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est à moins de 400 mètres (séparé par une ligne de chemin de fer), du parc naturel régional Oise Pays de France.

Quatre sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 20 km autour du projet, dont les plus proches sont la zone de protection spéciale n° FR 2 212 005 « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » à 3,3 km et la zone spéciale de conservation FR2200380 « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » à 4,8 km.

Le projet est concerné également par la présence de zonages d'inventaires, dont les plus proches sont :

- les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 n°220 014 323 « Massif forestier de Chantilly/ Ermenonville » et n° 220 013 836 « Massif forestier du Roi » situées à environ 3 kilomètres du projet ;
- la ZNIEFF de type 2 n° 27 323 040 « Sites d'échanges inter forestiers de Retz à Ermenonville » située à environ 2 kilomètres du projet.

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

Une étude écologique a été réalisée en 2021 et jointe en annexe n°2.

Elle comprend des données bibliographiques et des inventaires de terrain sur la zone du projet (résultats présentés à partir de la page 20 de l'expertise écologique).

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

Des prospections ont eu lieu le 19 mars, le 3 mai, le 4 août et le 15 septembre 2021 pour la flore et la faune. Au regard du tableau « synthèse des efforts de prospection », page 10 de l'annexe 2, on constate que pour les reptiles les conditions de prospections ont été soit défavorables soit acceptables ce qui ne permet pas une conclusion nette.

Une évaluation des arbres présents et du bâti existant afin d'identifier la présence potentielle de gîtes à chauves-souris est présentée (annexe 2 page 7). Des enregistreurs automatiques ont été posés durant une nuit (3 mai) pour connaître la fréquentation de la zone d'étude par ces espèces.

L'étude présente les continuités écologiques au niveau régional du SRADDET Hauts-de-France, mais la carte présentée (annexe 2, figure 9 page 19) ne correspond pas aux continuités écologiques de ce schéma. Il conviendrait de corriger le dossier sur ce point en se référant à l'annexe 3 du SRADDET (atlas cartographique, plan H4). Comme le conclut l'étude, le site du projet n'est en effet pas dans un corridor.

Zones humides

Une étude de caractérisation de zone humide selon les critères pédologiques et floristiques a été réalisée (page 40 de l'expertise écologique et annexe 2 de l'annexe 2). Elle précise que ces terrains ont été remaniés et les sols très artificialisés. Elle a conclu à l'absence de zones humides selon les critères pédologiques et floristiques.

Flore et habitats naturels

L'étude écologique indique que les habitats du site sont typiques d'une friche d'ancien site d'exploitation de granulats (carte page 21).

Les espèces végétales observées sont listées par habitat naturel, pages 23, 26, 27, 28, 30, mais sans indication de leur statut. L'étude précise toutefois qu'aucune espèce floristique menacée ou protégée n'a été recensée, mais que deux espèces exotiques envahissantes ont été identifiées : le Buddleia de David et l'Onagre bisannuelle (espèce exotique potentielle).

Concernant le Buddleia de David, présent dans les différents habitats du site (page 41 de l'expertise écologique), l'étude propose des mesures pour éviter leur prolifération (page 47 de l'annexe 2) :

- En début de chantier : éliminer systématiquement les espèces si le chantier démarre en période de croissance et de floraison de la plante (printemps – été) et nettoyer les engins et les outils en provenance de chantiers en secteur contaminé, ainsi qu'en quittant les secteurs infestés
- En cours de chantier : couvrir rapidement les sols dénudés en particuliers les stocks de terre végétale, limiter les apports de matériaux terreux ex-situ pouvant contenir des fragments végétaux d'espèces exotiques envahissantes et surveiller et détruire les éventuelles repousses pendant et en fin de chantier.

Faune

À l'issue des inventaires, 17 espèces d'oiseaux ont été recensées, dont certaines protégées au niveau national (liste page 33 de l'étude écologique).

Concernant les chauves-souris, la recherche de gîtes n'a pas identifié leur présence dans les bâtiments qui seront démolis. Les investigations nocturnes ont permis de contacter quatre espèces de chauves-souris (cf. liste page 36), toutes protégées : la Sérotine commune, la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Kuh et un Murin indéterminé.

Aucun amphibien n'a été recensé. Un individu de Lézard des murailles (espèce protégée de reptile) a été observé à l'ouest du site d'étude au sein de la zone industrielle désaffectée.

Enfin, 13 espèces d'insectes ont été observées.

L'expertise écologique conclut page 42, que les enjeux sont faibles pour les chauves souris et modérés (en période de nidification) à faibles pour les oiseaux et modérés pour les reptiles.

Les impacts bruts (tableau page 44 de l'étude écologique) sont qualifiés de faibles tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation en majorité à modérés pour les espèces exotiques envahissantes en phase travaux, les oiseaux en période de nidification en phase chantier et en phase d'exploitation (dérangement par l'éclairage invasif) et les reptiles en phase travaux et d'exploitation (destruction potentielle).

Enfin, il est prévu des mesures (pages 47 à 50 de l'annexe 2 et 116 et suivantes étude d'impact) telles que :

- une programmation des travaux qui limitera les impacts sur le cycle biologique de la faune (prévision les travaux d'octobre à la fin février) ;
- la création d'habitats pour les reptiles afin de favoriser l'accueil du Lézard des murailles et réalisation en amont des travaux ;
- la création de haies pour envisager des habitats « fourrés » pour palier à la disparition du bosquet de feuillus à l'Ouest du site industriel désaffecté. Ainsi, deux nouvelles haies seront constituées d'un cortège floristique plus diversifié en choisissant, notamment, des espèces rustiques ;
- les nouvelles haies seront accompagnées de plantation d'espèces arbustives voire arborescentes ;
- l'utilisation de LED, éclairages ambrés à spectre étroit, jugées moins perturbante pour la faune.

Avec leur mise en œuvre, l'étude écologique (page 52) conclut à des impacts résiduels faibles.

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

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

L'analyse des incidences sur Natura 2000 est présentée à la page 45 de l'annexe 2.

Elle porte sur les deux sites les plus proches présents dans un rayon de 20 km (cf. carte page 12 de l'annexe 2) : la zone de protection spéciale n° FR 2 212 005 « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » et la zone spéciale de conservation « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville ».

Elle indique (page 45 annexe 2 et étude d'impact page 123) que les prospections ont mis en évidence l'absence des 13 espèces d'oiseaux du site Natura 2000 (directive « oiseaux ») « Forêt picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » et des dix-neuf habitats et des douze espèces d'intérêt communautaire du site Natura 2000 (directive « habitats ») « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville ».

Le dossier conclut que le projet n'aura pas d'incidences sur ces deux sites.

Il conviendrait toutefois de réaliser une présentation des sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 kilomètres et d'étudier les incidences sur ces sites en s'appuyant sur l'aire d'évaluation de chaque espèce⁵ ayant justifié de la désignation de ces sites Natura 2000.

L'autorité environnementale recommande la conduite d'une évaluation des incidences sur l'ensemble des sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet en s'appuyant sur l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié de la désignation de ces sites Natura 2000.

II.4.2 Risques technologiques

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les habitations les plus proches se situent, par rapport aux limites de propriété du projet (étude de dangers page 16) à environ 900 mètres (commune de Silly-le-Long) et 1 100 mètres au sud-ouest (commune de Le Plessis-Belleville).

L'entrepôt projeté est destiné au stockage de produits essentiellement combustibles et de liquides inflammables. Le principal risque est l'incendie.

Les principaux potentiels de danger sont liés aux produits stockés, leur nature est indiquée dans le dossier. Les premières habitations sont localisées à un peu plus d'un kilomètre de l'emprise du projet.

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

Suite à une analyse des risques, l'étude de dangers a identifié les principaux risques accidentels à savoir l'incendie d'une ou plusieurs cellules de stockage, le risque électrique notamment lié à la centrale photovoltaïque et l'explosion d'une chaufferie. Elle présente page 67 une synthèse des potentiels dangers retenus.

Les flux thermiques relatifs à l'incendie de chaque cellule ont été modélisés avec le logiciel Fumilog, ainsi que la propagation d'un incendie d'une cellule aux deux cellules voisines et l'incendie d'une cellule contenant des liquides inflammables et propagation extérieure à la zone d'activité (pages 104 et suivantes de l'étude de danger). Les effets de surpression dus à l'explosion de la chaufferie ont été également modélisés.

Les modélisations d'incendies concernant les cellules 1 (bâtiment le plus proche de la N2) et 6a montrent un débordement des limites du site. Le dossier indique (page 104 et suivante de l'étude de dangers) que les flux thermiques de 3 kW/m² dépassent jusqu'à 30 mètres et pour ceux de 5 kW/m² jusqu'à 15 mètres à l'extérieur des limites de propriété mais ne touchent pas d'immeubles de grande hauteur, d'établissements recevant du public (ERP), de voies ferrées ouvertes au trafic de voyageurs, de voies d'eau ou bassins, ou de voies routières à grande circulation.

Par ailleurs, les simulations font apparaître une durée d'incendie de la cellule 1510 supérieure à deux heures (137 minutes : cf. page 104 de l'étude de dangers).

Les seuils d'effets dominos, définis par l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005, pour les effets thermiques de longue durée (cas des incendies d'entrepôts) sont de 8 kW/m².

5 Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire

Le dossier affirme (page 125 de l'étude de danger) que les flux thermiques de 8 kW/m² sont contenus dans les limites de propriété et ne sont pas susceptibles de générer des effets dominos externe ou interne.

En conclusion des scénarios d'incendie, il est notamment présenté un tableau qui indique des flux de 5 kW/m² ⁶et 3kW/m² allant allant respectivement jusqu'à 15 mètres et 30 mètres (page 115 de l'étude de dangers) hors des limites de propriétés. Des mesures de maîtrise des risques supplémentaires devraient être proposées pour contenir les périmètres de dangers des installations à l'intérieur des limites de propriété.

Concernant les fumées d'incendie, plusieurs scénarios ont été étudiés (page 99, étude de danger). Il est conclu (page 141 de l'étude de dangers) que les fumées toxiques consécutives à l'incendie généralisé d'une cellule ne présentent pas de risques pour les tiers. Les fumées n'auraient pas d'impact notable sur la visibilité dans le périmètre proche, des mesures de précaution (interdiction de circuler ou de pénétrer dans cette zone) pourront être prises par les services de secours et d'incendie. Or la limite du bâtiment est située le long de la N 2 à une distance de moins de 100 mètres.

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

L'analyse de la gravité des phénomènes dangereux majeurs du site (incendie d'une cellule de stockage, dans le cas de la cellule « liquides et aérosols inflammables » avec propagation de l'incendie aux cellules voisines) conclut qu'il n'y aurait pas de phénomène dangereux inacceptable (page 141 de l'étude de danger).

Concernant le risque incendie, des équipements sont mis en place (pages 134 et suivantes) : extincteurs et robinets d'incendie armés, murs et portes coupe-feu entre les cellules REI 120, réseau d'extinction automatique d'incendie type sprinkler⁷, poteaux d'incendie, réserve de 550 m³ d'eau, voie d'accès spécifique pour les pompiers. Le projet prévoit, des bandes de protection de part et d'autre des murs séparatifs coupe-feu entre cellule pour éviter la propagation du feu.

Par ailleurs, l'étude indique que l'implantation des parois extérieures des cellules de stockage par rapport aux limites de propriété respecte les conditions de distances (implantation à 20 mètres minimum et à une distance inférieure ou égale aux effets thermiques de 8 kW/m² (seuil des effets dominos)).

Un écran thermique EI 120 (résistant à un incendie de deux heures) est prévu sur les façades ouest, nord et est. De même, un système de désenfumage est prévu, ainsi que des aménagements extérieurs pour la rétention des eaux d'extinction d'incendie.

6 Valeurs de référence des seuils d'effets thermiques pour les effets sur l'homme définis par l'arrêté du 29 septembre 2005 :

- 3 kW/m² : seuil des effets irréversibles délimitant la zone de dangers significatifs pour la vie humaine ;
- 5 kW/m² : seuil des effets létaux délimitant la zone de dangers graves pour la vie humaine ;
- 8 kW/m² : seuil des effets létaux significatifs délimitant la zone de dangers très graves pour la vie humaine.

7_Sprinkler : installation fixe d'extinction automatique à eau

Cependant plusieurs non-conformités sont relevées pour ce projet dont l'absence de dispositif de détection automatique d'incendie et une durée d'incendie supérieure à deux heures pour la cellule 1510.

Il convient donc de compléter l'étude de dangers, en apportant des précisions sur les paramètres de modélisation (flux thermique et fumée toxique) et en complétant les mesures afin d'aboutir à un risque le plus bas possible.

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

- *par des propositions de mesures de maîtrise du risque incendie supplémentaires pour contenir les flux thermiques à l'intérieur des limites de propriétés ;*
- *par une étude de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé ;*
- *en apportant des précisions sur les paramètres de modélisation (fumée toxique) et en complétant les mesures afin d'aboutir à un risque le plus bas possible.*

II.4.3 Nuisances

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les habitations les plus proches se situent à environ 900 mètres au sud-est du projet (commune de Silly-le-Long). L'entrepôt fonctionnera 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 (résumé non technique page 3). Son activité 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 au dossier (étude sonore annexe 1). Une mesure sono-métrique a été réalisée du 5 au 6 janvier 2022 en limite de propriété du site . Le dossier ne propose pas de modélisation du bruit de l'état projeté en fonction du trafic.

L'étude sonore jointe (annexe 1) a eu pour but de mettre en évidence les niveaux sonores initiaux sur le futur site d'un entrepôt. L'étude d'impact (page 42) indique que les niveaux de bruit mesurés sont liés à la proximité de la route nationale N2.

L'étude d'impact (page 112) indique que les bruits émis seront principalement liés au trafic routier (camions et automobiles) transitant sur le site. Au vu de la distance des habitations, l'étude conclut à des effets faibles sur la santé humaine.

Aucune modélisation du bruit en phase exploitation prenant en compte le trafic généré n'a été réalisée.

L'étude d'impact (pages 133, 134) propose des mesures pour réduire le bruit sur le site : limitation de la vitesse, arrêt des moteurs des camions à quai, portes des entrepôts maintenues fermées en période nocturne.

Concernant les nuisances lumineuses, l'étude d'impact précise pages 116 et 124 que les éclairages extérieurs seront conçus de manière à réduire les pollutions lumineuses et qu'ils seront limités aux exigences de sécurité des personnes et seront réglés afin de n'éclairer que les aires de circulation internes du site, sans créer d'éblouissements sur la voie externe.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette thématique.

II.4.4 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 (PCAET) de la communauté de communes du Pays de Valois⁸ approuvé le 25 février 2021. L'un des objectifs est de diminuer les émissions de polluants et de gaz à effet de serre (GES) liées aux déplacements et de proposer des solutions afin de décarboner le déplacement en voiture individuelle et des entreprises (résumé non technique du PCAET page 7).

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

Le site du projet borde la route nationale RN 2, proche de la RD 548 et à 5 km de la limite entre l'Oise (60) et la Seine-et-Marne (77), donc à proximité de l'Île-de-France et contigu à une voie ferrée. La RD 548 permet de rejoindre l'échangeur pour accéder à la RN2.

Le site n'est pas desservi par le bus et la gare la plus proche de Plessis-Belleville, est située à 1,7 kilomètre au sud/ouest.

Il n'y a pas de voie navigable recensée à proximité du projet.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Mobilité et trafic routier

Une « étude de trafic » est jointe en annexe 4.

Les deux gares les plus proches sont la gare du Plessis-Belleville et la gare de Nanteuil-le-Haudouin qui sont cependant difficilement accessibles depuis le site du projet. Il faut environ 50 minutes de marche et 14 minutes à vélo, ce qui est indiqué comme « à la limite de l'acceptable » pour rejoindre la gare la plus proche (étude trafic, annexe 4 page 9).

Plusieurs lignes de bus existent mais sont difficilement accessibles. L'étude de trafic affirme que les temps de trajets et l'accessibilité au site sont ici rédhitoires et il est peu probable que les salariés se tournent, dans l'état actuel de l'offre, vers les transports en commun pour se rendre à leur travail. La desserte par les modes actifs vers le Plessis-Belleville est analysée page 10 de l'annexe 4. Il est noté qu'aucun aménagement n'est prévu une fois sorti du bourg,

À partir de comptages automatiques et de comptages directionnels réalisés sur certains axes du vendredi 3 décembre 2021 au jeudi 9 décembre 2021, l'étude de trafic (pages 12 et 13) a évalué le trafic actuel et extrapolé le trafic journalier.

L'étude retient une situation actuelle du trafic journalier pour la RN 2 de 31 450 véhicules/jour en TMJO⁹ (dans les 2 sens) dont 20 % de PL.

Le fonctionnement des carrefours sur le diffuseur entre la RN2 et la RD 548 a également été étudié.

8 _ <https://www.cc-paysdevalois.fr/mise-a-disposition-du-public-du-plan-climat-air-energie-territoriale-du-pays-de-valois/>

9_ TMJO : Trafic Moyen sur les Jours Ouvrés

Le flux généré est estimé à 180 véhicules légers par jour (soit 360 mouvements) et 150 poids-lourds par jour (soit 300 mouvements) en cohérence avec les éléments de l'étude du service d'études techniques des routes et des autoroutes (SETRA) de 2009 sur les "bâtiments logistiques : fonction et impacts sur les territoires".

Le trafic généré par l'entrepôt entraînerait une augmentation du trafic moyen de 5 % les jours ouvrés (2 % au sud et 3 % au nord) sur la RN 2 en liaison avec la RD 548 (étude d'impact pages 105 et 106).

Elle ne comprend aucune analyse des origines et destination des flux de poids lourds liés à l'exploitation du site ce qui ne permet pas d'évaluer le volume de trafic généré par le site et donc les émissions de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de circulation en différenciant les flux poids lourds et véhicules légers et en prenant en compte les flux cumulés actuels et futurs et d'analyser les volumes de trafic générés par le projet

L'étude d'impact (page 107) propose certaines mesures pour réduire le trafic, notamment la mise en place d'un plan de mobilité à partir de 100 travailleurs sur le site. Dans l'éventualité de l'utilisation de l'offre de transport en commun déjà en place, la création d'un arrêt serait nécessaire. Toutefois, l'engagement de l'autorité compétente pour la faisabilité de ce projet n'est pas présentée. Aucune analyse sur les possibilités d'amélioration des liaisons cyclables vers les centres bourgs de Silly le Long et Le Plessis-Belleville n'est présentée alors qu'ils sont dans le domaine de pertinence du vélo.

L'autorité environnementale recommande :

- *de présenter l'engagement de l'autorité compétente pour la réalisation d'un arrêt de bus,*
- *d'étudier avec les collectivités compétentes l'amélioration des liaisons cyclables et piétons vers les centres bourgs de Silly-le-Long et du Plessis-Belleville*
- *en l'absence de transport en commun, d'envisager le covoiturage de ses salariés notamment en mettant en place un forfait "mobilité durable".*

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 l'embranchement ferroviaire présent sur le site.

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

L'étude d'impact (page 32) indique que les stations de mesures les plus proches sont celles de Montgé-en-Goële (qui mesure l'ozone) localisée à environ 10 kilomètres au sud du site et Tremblay-en-France (dioxyde d'azote (NO₂), particules fines (PM₁₀¹⁰) et ozone (O₃)) localisée à 30 kilomètres au sud-est du site.

L'étude d'impact comprend un relevé de mesures, du 21 décembre 2021 au 6 janvier 2022, des polluants atmosphériques (NO₂, O₃, PM 10). Les PM 2,5 n'ont pas fait l'objet de mesures.

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

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

Sur la période indiquée ci-dessus, seuls les PM10 présentent deux pics qui dépassent la valeur réglementaire limite de 50 µg/m³.

Les augmentations de trafic liées au projet engendreront des émissions supplémentaires qui sont qualifiées de mineurs par rapport au trafic existant sur la N 2 (étude d'impact page 112) et même de faibles (page 79 de l'étude d'impact). Même si le projet est à distance (environ 1 à 1,3 kilomètre) des communes de Silly-le-Long et du Plessis-Belleville, les émissions viendront en accumulation.

Concernant les gaz à effet de serre, l'étude d'impact (page 119) indique que le site engendrera essentiellement des émissions de CO₂ notamment liées aux déplacements de véhicules poids lourds pour le transport de marchandises et de véhicules légers pour les déplacements des salariés.

Malgré l'augmentation attendue des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, aucune projection n'est présentée. Les impacts sur les émissions potentielles ne sont pas évalués ni quantitativement ni qualitativement.

Le dossier indique uniquement, page 100 de l'étude d'impact, que les polluants rejetés sont essentiellement des oxydes d'azote (combustion de gaz naturel et de carburant) et des particules métalliques (combustion de carburant).

L'autorité environnementale recommande :

- de compléter l'étude d'impact d'une analyse quantifiée 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 ;*
- de compléter les données des concentrations dans l'air des particules fines PM 2,5 en s'appuyant le cas échéant sur les données de la station ATMO de Creil ;*
- de redéfinir les enjeux, les impacts du projet sur ces valeurs de concentrations dans l'air et de faire des propositions pour les limiter.*

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

L'étude d'impact (page 79) estime le niveau de pollution atmosphérique actuel faible dans la zone et considère que l'enjeu est de maintenir un bon niveau de qualité de l'air ambiant (liée aux rejets atmosphériques des installations et au trafic routier) et conclut à une sensibilité "Faible".

Elle considère (page 100) que la mise en service du projet entraînera une augmentation des émissions polluantes, mais que activités logistiques génèrent très peu d'émissions atmosphériques directes.

Elle précise (page 148) qu'en termes de piège à carbone, le site est déjà imperméabilisé.

Le dossier minimise les impacts des émissions dues au trafic de marchandises engendré par l'implantation qui viendra s'accumuler avec le trafic déjà existant. Aucune mesure d'envergure n'est ainsi proposée pour réduire les émissions polluantes et de gaz à effet de serre du projet.

Quelques mesures sont proposées pages 100, 101, 106 et 147 notamment concernant :

- l'installation d'une chaudière au gaz naturel d'une puissance thermique équipée de brûleurs bas Nox ;
- des consignes de circulation pour les poids lourds (limitation de la vitesse sur le site, arrêt des moteurs des camions à quais...) ;
- ;
- l'éclairage nocturne des bâtiments, afin de limiter les consommations d'énergie ;
- l'installation de bornes de chargement électrique rapide pour les véhicules légers.

Les consommations d'énergie, concernant l'éclairage des locaux, le chauffage des locaux, n'ont pas fait l'objet d'une évaluation détaillée. L'étude d'impact (page 114) indique seulement qu'elles sont estimées à 58 kWh/m².

Afin de réduire cette consommation, il est prévu un éclairage des installations du site par des équipements LED (ambrées à spectre étroit¹¹), la réduction des consommations à la source (chaudière), la sensibilisation du personnel sur site et la mise en œuvre de panneaux photovoltaïques (étude d'impact page 114).

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 la mise en place de panneaux photovoltaïques sur le bâtiment qui seront intégrés à la toiture sans être visibles de l'extérieur notamment grâce à l'acrotère. La pose de ces panneaux constitue la principale action de compensation de l'énergie consommée.

Le dossier ne précise pas quelle proportion d'énergie consommée sera couverte par la production des panneaux photovoltaïques ni le bilan carbone du projet d'entrepôt intégrant les panneaux photovoltaïques.

L'autorité environnementale recommande de :

- *préciser l'estimation du bilan carbone du projet en analysant son cycle de vie, sans omettre les panneaux photovoltaïques ;*
- *préciser la consommation totale d'énergie du bâtiment logistique et sa couverture par la production des panneaux photovoltaïques ;*
- *prévoir des mesures complémentaires le cas échéant, pour limiter la consommation d'énergie du bâtiment logistique et compenser les émissions de gaz à effet de serre.*

11- LEDs ambrées à spectre étroit, jugées moins perturbante pour la faune. Les caractéristiques de ces dernières se rapprochent beaucoup de celles d'une lampe à sodium basse pression. et présentent une meilleure efficacité énergétique et une faible attractivité pour les insectes.