



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'entrepôt logistique
de la société Gammalog
sur la commune de Verneuil-en-Halatte (60)**

n°MRAe 2020-4575

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 le 4 mai 2020 sur le projet de création d'un entrepôt logistique de la société Gammalog sur la commune de Verneuil-en-Halatte, 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, le dossier a été transmis 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.

L'ordonnance n° 2020-336 du 25 mars 2020, relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période, a suspendu le délai d'instruction de ce dossier depuis le 12 mars 2020 jusqu'à un mois après la fin de la période d'urgence sanitaire.

En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 4 juin 2020 :

- 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 7 juillet 2020, Madame 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 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, porté par la société Gammalog, consiste à construire un bâtiment d'entrepôt logistique de 75 000 m² sur la commune de Verneuil-en-Halatte, dans le département de l'Oise, au sein du parc d'activités Alata II.

Il s'implantera sur un terrain d'une superficie d'environ 16,2 hectares, constitué de terres cultivées, bordé de bois, à 300 mètres du cours d'eau l'Oise. Des zones de protection réglementaire comme les zones d'intérêt écologique faunistique et floristique de type 1 et des sites Natura 2000 entourent la zone de projet.

L'étude d'impact est à compléter principalement sur la protection des milieux naturels et de la biodiversité, de la qualité de l'air, des émissions de gaz à effet de serre et des risques technologiques.

L'étude écologique menée en 2019 se base sur un seul jour d'inventaire de terrain réalisé en hiver et de la bibliographie. Afin de donner une image représentative des espèces et des habitats présents sur la zone de projet, il apparaît indispensable de compléter cette étude par des investigations de terrain complémentaires et de proposer, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation aux impacts potentiellement induits sur la biodiversité.

Le projet générera l'imperméabilisation de plus de 7,5 hectares, génératrice d'une perte de services écosystémiques, notamment de stockage de carbone aujourd'hui assuré par la végétation, et induira un trafic de poids lourds et véhicules légers important, avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. L'étude doit être complétée pour définir des mesures permettant de réduire ces émissions, y compris en intégrant une réflexion sur des modes de transport alternatifs à la route. À défaut, des mesures compensatoires, notamment de stockage de carbone, doivent être recherchées.

L'analyse au titre des effets cumulés avec d'autres projets a été réalisée uniquement sur le trafic routier. Les autres thématiques n'ont pas été analysées. Il apparaît nécessaire de compléter le dossier par des études analysant les effets cumulés avec d'autres projets au regard de l'ensemble des enjeux environnementaux.

L'étude de dangers est également à compléter. Elle a mis en évidence une probabilité d'effets thermiques importants 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.

- un bassin de récupération des eaux pluviales de voiries de 5 224 m³ (annexe – étude hydraulique page 325) ;
- un bassin d'infiltration des eaux pluviales 5 050 m³ (annexe – étude hydraulique page 325).

Les produits stockés se composeront de produits de grande consommation, tels que des produits plastiques, alimentaires, de droguerie, de parfumerie, d'hygiène et des produits dangereux et combustibles.

Plan des installations (source : étude d'impact page 20)



L'activité relève de l'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour les rubriques 1510 (entrepôts couverts d'un volume supérieur ou égal à 300 000 m³), 1530 (stockage de papiers, cartons), 1532 (stockage de bois ou analogue), 2662 (stockage de polymères), 2663-1 et 2663-2 (stockage de pneumatiques).

L'entrepôt fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement et de la loi sur l'eau.

Le présent projet de bâtiment est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique n°39 (travaux, constructions et opérations d'aménagement sur une surface de plus de 10 hectares ou créant une surface de plancher de plus de 40 000 m²) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Le dossier comprend une étude d'impact et une étude de dangers.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact 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, aux risques 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 fait l'objet d'un fascicule séparé. Il reprend de manière synthétique et illustrée par des documents iconographiques les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Par contre, il ne mentionne pas l'ensemble des points abordés dans l'étude d'impact tels que l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme, les scénarios étudiés et la justification des choix retenus.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique en abordant l'ensemble des parties développées dans l'étude d'impact.

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

La compatibilité avec le plan local d'urbanisme de Verneuil-en-Halatte est analysée (DDAE² pages 74 à 78). Le projet est en zone 1AUe (secteur destiné à l'accueil d'activités économiques), qui permet l'opération. Cette zone 1AUe est dans l'extension du parc d'activités Alata, dite « Alata II », sur laquelle l'autorité environnementale a rendu un avis le 19 février 2018³.

L'articulation avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Oise-Aronde est présentée pages 147 et suivantes du DDAE. Le SDAGE 2016-2021 ayant été annulé par le tribunal administratif de Paris, l'articulation du projet a été analysée avec le SDAGE 2010-2015 du bassin Seine-Normandie. La compatibilité est notamment assurée en raison de l'absence de zone humide sur le site.

En revanche, la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Seine-Normandie n'est pas présentée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Seine-Normandie.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée (pages 212 à 214 de la DDAE). Seuls les projets datés de moins de 3 ans sont retenus dans l'analyse. Ainsi un seul projet a été analysé : le site Picardie Lavage Citerne, dont l'activité principale est le lavage de citernes et de conteneurs routiers. Ce projet a fait l'objet d'une analyse des effets cumulés uniquement sur la

² DDAE : dossier de demande d'autorisation environnementale

³ Avis MRAe n°2018-3120

thématique du trafic routier. Les volets liés à la gestion des déchets, des nuisances sonores et du paysage sont mentionnés mais ne sont pas étudiés. Cette analyse apparaît peu développée et incomplète. À titre d'exemple, les effets cumulés avec les installations voisines en matière de risques, d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ne sont pas traités dans l'étude d'impact.

Le dossier n'analyse pas l'impact cumulé avec le projet de mise au gabarit européen de l'Oise (projet MAGEO) entre Compiègne et Creil, pourtant déjà signalé dans l'avis de l'autorité environnementale du 19 février 2019 sur le projet « Alata II », ni avec ce projet d'extension de la zone d'activités.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'analyse des cumuls d'impacts avec les autres projets connus, notamment le projet de mise au gabarit européen de l'Oise et le projet d'extension de la zone d'activités Alata II ;*
- *d'analyser les effets cumulés sur l'ensemble des enjeux environnementaux, en particulier en matière de risques, d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;*
- *de proposer, le cas échéant, des mesures adaptées afin d'aboutir à un impact cumulé négligeable sur l'environnement et la santé.*

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Les raisons du choix du projet et les solutions de substitutions envisagées sont présentées dans le dossier (DDAE pages 67 et suivantes).

Le dossier mentionne les sept sites qui pouvaient accueillir les activités du projet et les critères qui ont conduit à choisir le site de Verneuil-en-Halatte. La justification pour l'implantation du projet sur le site de Verneuil-en-Halatte est basée sur une localisation dans le département de l'Oise qui accueille une grande partie des activités de l'entreprise Stockomani, dont un entrepôt au sein du parc Alata, ce qui permettra le co-chargement, et de réduire ainsi le taux de fret (circulation des poids-lourds).

En revanche, aucune alternative permettant notamment de réduire l'emprise foncière du projet, ou de rechercher une alternative au mode de transport routier afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, n'a été étudiée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en analysant des solutions alternatives, notamment en termes de surface occupée et imperméabilisée et de recours au mode de transport routier, afin de minimiser les impacts sur l'environnement, et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur l'environnement 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'implantera dans l'extension du parc d'activité Alata déjà présent sur un terrain d'environ 16,2 hectares actuellement à usage agricole. Les surfaces non imperméabilisées (espaces verts et bassin) sont estimées à environ 3,7 hectares (annexe – étude hydraulique page 313).

Les surfaces imperméabilisées (bâtiments, voiries, cheminements) ne sont pas précisées, mais le bâtiment logistique représente à lui seul plus de 7,5 hectares.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en indiquant les surfaces imperméabilisées.

L'artificialisation des sols envisagée, qui représente environ 77 % du site (annexe – étude hydraulique page 313), difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec notamment, un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone et d'une manière générale la disparition de services écosystémiques⁴.

Ces impacts ne sont pas étudiés et, à fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire l'impact de leur imperméabilisation ne sont pas envisagées. Comme le mentionnait déjà l'avis MRAe n°2018-3120 du 19 février 2019, des solutions sont à rechercher comme la végétalisation des parkings et toitures, ou la mutualisation des parkings par exemple.

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'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *de proposer des mesures de réduction et de compensation de ces 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, telles que la création de boisements ou la végétalisation des parkings.*

II.4.2 Milieux naturels, biodiversité et sites Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé en site inscrit « Vallée de la Nonette ». Il est bordé de forêts, de bois et trois zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) sont présentes sur le territoire de la commune de Verneuil-en-Halatte : la ZNIEFF de type 1 n° 220005064 « Massif forestier d'Halatte » ; la ZNIEFF de type 1 n° 220013833 « Coteaux de Vaux et de Laversine » ; la ZNIEFF de type 1 n° 220420008 « Coteaux de Villers-Saint-Paul et de Monchy-Saint-Éloi ».

⁴ Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement). Biens communs car vitaux et utiles pour l'humanité.

Au moins sept sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 20 km autour du projet, dont les plus proches sont les zones spéciales de conservation FR2200379 « coteaux de l'Oise autour de Creil » à 500 mètres, FR2200380 « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » à 3 kilomètres et la zone de protection spéciale FR2212005 « forêt picardes : massif des trois forêts et du bois du roi » à 3,2 kilomètres de la zone de projet.

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

Un diagnostic écologique (Annexe 11 - note de potentialités écologiques page 131 et DDAE pages 108 et suivantes) a été réalisé sur la base d'une seule sortie de terrain en date du 7 janvier 2020 et d'une analyse bibliographique. Le diagnostic écologique précise à plusieurs reprises (Annexe 11 - note de potentialités écologiques pages 151 et 183) qu'un seul passage n'est pas suffisant pour prendre en considération l'ensemble des enjeux de la zone de projet. En outre, il n'a pas été réalisé à une période propice à l'observation de la majorité des espèces faunistiques et floristiques.

En effet, afin de donner une image représentative des espèces fréquentant la zone de projet, le diagnostic écologique doit être réalisé idéalement sur un cycle biologique complet soit sur une année, au minimum sur des périodes propices à l'observation des espèces susceptibles d'être présentes au vu des habitats naturels. Pour mémoire, dans le dossier qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe en 2019, figurait une étude faune-flore de 2015, évoquée dans le présent dossier. Cette étude est désormais trop ancienne et nécessite d'être actualisée.

L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic par des inventaires de terrain sur un cycle biologique complet.

L'essentiel de l'emprise est constitué de champs cultivés sur trois parcelles. Parmi les six types d'habitats identifiés, les haies et arbres isolés présents le long de l'avenue du Parc Alata, qui seront détruites par le projet, peuvent représenter des zones refuges et de nidification possible, relevant d'un enjeu de conservation qualifié de « moyen » (Annexe 11 - note de potentialités écologiques page 185). Les enjeux écologiques relatifs aux autres milieux ont été également qualifiés de « moyen ».

Sur le site, 56 espèces végétales ont été identifiées. Aucune espèce protégée, ni aucune espèce exotique envahissante n'a été trouvée (note de potentialités écologiques page 61).

La note de potentialités écologiques précise que des espèces faunistiques ont été observées sur la zone de projet. Dans la zone occupée par une haie et des arbres, il a été aperçu des espèces communes et non protégées. Par contre, dans les cultures, le diagnostic fait état de la présence d'une trentaine d'Alouettes des champs, de deux Linottes mélodieuses et de nombreux Pluviers dorés (annexe 11, pages 177 et 178). La bibliographie signale la présence potentielle de nombreuses espèces non détectées lors de l'inventaire de terrain, ce qui peut interroger sur la suffisance de l'inventaire.

La note de potentialités écologiques (page 185) indique que des arbres et une haie présents sur le site peuvent servir de sites de reproduction favorables à certaines espèces de l'avifaune. Or, le projet prévoit la destruction de ces milieux. Une mesure de compensation à la destruction de la haie est proposée (étude d'impact page 124) à savoir la plantation d'une haie multi-strates en bordure de site.

Par ailleurs, ces aménagements restent sur l'emprise du projet et ne peuvent donc pas servir de refuge aux espèces en phase travaux. De plus, l'âge de la haie n'est pas pris en compte. La nouvelle haie n'aura pas la fonctionnalité de l'ancienne avant plusieurs années. Enfin, la proximité des aménagements futurs perturbera la faune. Il y aura donc bien une perte de fonctionnalité.

Les haies représentant un habitat potentiel d'espèces protégées, une étude complémentaire est impérative pour vérifier qu'aucune espèce protégée n'est potentiellement concernée et qu'une demande de dérogation au titre de la protection des espèces n'est pas nécessaire, et pour proposer des mesures adaptées aux enjeux. Cette mesure est d'autant plus importante que, comme précisé plus haut, un seul inventaire de terrain, de surcroît en période hivernale, a été réalisé et ne permet pas de rendre compte de la biodiversité du site.

D'une manière générale, les mesures mentionnées ne proposent que des actions de réduction et de compensation mais aucune action d'évitement.

L'autorité environnementale recommande, au regard des résultats d'inventaires de terrain complémentaires sur la faune et la flore, de proposer, le cas échéant, des mesures complémentaires pour, en premier lieu éviter, puis réduire sinon compenser les impacts sur les espèces et sur les fonctionnalités des espaces induits par le projet.

Concernant les continuités écologiques, la « note de potentialités écologiques » (annexe 11 page 77) indique sommairement que le projet n'est pas concerné par la trame verte et bleue régionale. Or, dans l'avis MRAe n°2018-3120 du 19 février 2019, il était demandé à la collectivité d'identifier les corridors écologiques locaux entre la ZNIEFF de type I Coteaux de Vaux et de Laversine (220013833) et la ZNIEFF de type I Massif forestier d'Halatte (220005064). En effet, la réalisation du projet va contribuer à la séparation de ces deux ZNIEFF et à la fragmentation du territoire. La ZNIEFF de type I « Coteaux de Vaux et de Laversine » sera encerclée par la zone d'activités à l'ouest et le cours d'eau l'Oise et la voie de circulation départementale 1016 à l'est. Les incidences sur la faune présente dans ces ZNIEFF devraient être étudiées notamment concernant les continuités écologiques.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'identifier les continuités écologiques locales entre la ZNIEFF de type I Coteaux de Vaux et de Laversine (220013833) et la ZNIEFF de type I Massif forestier d'Halatte (220005064) ;*
 - *d'étudier les incidences liées à la séparation des deux ZNIEFF (effets de séparation et d'encercllement) ;*
 - *de proposer des mesures permettant le maintien d'une continuité écologique.*
- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des sites Natura 2000

Le dossier (étude d'impact pages 103 à 106 et annexe 11 pages 159 à 166) présente les sites Natura 2000 présents dans l'aire d'étude du projet. Il prend en compte l'aire d'évaluation spécifique⁵ des

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.

espèces désignées dans les sept sites Natura 2000 recensés dans un rayon de 20 km autour du projet. En s'appuyant sur les inventaires de 2015 réalisés pour l'extension du parc d'activités Alata II, il conclut à l'absence d'incidence significative du projet en raison de sa nature, des distances d'éloignement des sites Natura 2000, de l'absence sur le terrain du projet des habitats naturels des espèces ayant désigné ces sites et de l'absence de ces espèces sur le terrain d'emprise des installations.

Cela reste à confirmer par l'actualisation des données de 2015 déjà recommandée.

II.4.3 Risques technologiques

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les habitations les plus proches sont situées à 600 mètres du site (étude de dangers page 79). Plusieurs installations classées sont recensées dans les 2 km (étude de dangers page 253 et suivantes).

Le dossier indique que les produits dangereux pour l'environnement seront stockés systématiquement en quantité limitée ne dépassant pas les seuils déclaratifs des rubriques correspondantes. Il s'agira principalement de biens manufacturés de la grande distribution et de produits dangereux (liquides inflammables, aérosols, produits dangereux pour l'environnement).

Les risques identifiés (étude de dangers page 249) sont notamment l'incendie (susceptible de générer des fumées) lié au stockage de produits combustibles dans les cellules de stockage et le risque d'explosion et de surpression (non analysé dans le dossier), lié au stockage d'aérosols et de marchandises.

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

L'étude de dangers (DDAE page 238 et suivantes) présente les dangers et risques identifiés sur le site. Les dangers liés aux produits concernent notamment :

- la combustibilité de produits stockés dans une cellule ;
- la toxicité des fumées d'incendie ;
- la dangerosité pour l'environnement de certains produits.

L'étude de dangers ne précise pas les dangers liés aux installations (énergies et eau utilisées) et aux processus d'activités (manutentions et stockage).

Les risques d'incendie susceptibles d'avoir des effets sur l'extérieur de l'établissement sont identifiés :

- incendie au sein de l'entrepôt ;
- incendie d'un poids lourd contenant des produits inflammables au niveau d'un quai ;
- incendie d'un poids lourd contenant des produits inflammables au niveau du parking poids lourd ;
- incendie au sein d'une zone de stockage de déchets ou de palettes ;
- incendie au sein d'une zone de stockage sous chapiteau.

L'analyse des flux thermiques engendrés repose sur une modélisation, selon une approche majorante du risque pour un incendie d'une cellule de stockage (annexe 20) : il a été considéré un stockage plein et en rack (stockage permettant de stocker le plus grand nombre de palettes). Les résultats des modélisations sont présentés en annexe 20.

L'annexe 20 ne comporte pas de synthèse permettant d'apprécier la maîtrise des risques des installations et le respect des distances d'éloignement des cibles potentielles.

Concernant les effets sur la structure et sur l'homme, les effets thermiques des cellules 3 et 6 sortiront des limites d'exploitation (annexe 20) pour des produits stockés de type 1510 (combustibles) et 2662 (matières plastiques).

Les modélisations ont mis en évidence des effets létaux⁶ qui sortent des limites d'exploitation pour la cellule 6 pour des produits stockés de type 1510 (combustibles) et 2662 (matières plastiques). L'étude de dangers retient une gravité « sérieuse » (DDAE page 276) pour l'incendie de la cellule 6 qui est fonction du nombre de personnes susceptibles d'être exposées au flux thermique dans l'espace agricole voisin.

L'étude de dangers précise (DDAE page 281) que l'occurrence de ces phénomènes est qualifiée dans la classe de probabilité E, fixée par arrêté du 29 septembre 2005 modifié, ce qui correspond à « Évènement possible mais extrêmement peu probable ».

L'étude de dangers présente en page 287 des préconisations pour réduire les effets thermiques dont les effets létaux cités plus hauts, à savoir l'interdiction de construction d'habitation dans les zones exposées à des effets létaux significatifs, d'autoriser les extensions de constructions existantes tant qu'elles n'induisent pas une augmentation de la population soumise à ces risques. Or, l'étude de dangers ne peut imposer ces règles d'urbanisme qui relèvent du plan local d'urbanisme.

L'autorité environnementale recommande de proposer des solutions permettant de contenir les effets thermiques létaux au sein du périmètre du projet.

Le dossier a analysé les effets domino⁷, qui n'ont pas été observés ou restent confinés à l'intérieur des limites d'exploitation.

L'incendie de zones de stockage extérieur a été étudié (annexe 20 – modélisation page 32) et il est montré que les effets restaient confinés à l'intérieur des limites d'exploitation.

Le dossier ne fait pas état d'une analyse des risques d'explosion et de surpression qu'il est susceptible d'arriver dans les locaux chaufferie ou suite à la rupture d'une canalisation de gaz.

Les effets toxiques et de perte de visibilité liés aux fumées d'incendie sont analysés (annexe 20).

⁶ Seuil effets létaux (valeur de référence relative aux seuils d'effets thermiques : 5kW/m²) : correspondant à un seuil thermique suffisamment élevé pour représenter un danger grave pour la vie humaine

⁷ Effets domino : correspondant au seuil de dégâts graves sur les structures. Le seuil à partir duquel les effets dominos doivent être examinés est de 8kW/m² (annexe 2 - arrêté du 29 septembre 2005)

L'étude a été réalisée sur une hypothèse majorante de stockage de divers produits émettant des gaz toxiques dans la cellule présentant la plus grande superficie soit 11 998 m². Des hypothèses majorantes prenant en compte un stockage uniquement de produits les plus toxiques ne sont pas étudiées. Les volumes de ces produits qui pourront être stockés sont limités dans la demande d'autorisation.

L'analyse de la perte de visibilité liée aux fumées générées par l'incendie conclut à une absence de modification de la visibilité quelles que soient les conditions de vent et de stabilité.

En revanche, 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.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers d'une étude de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé.

Concernant les risques extérieurs, les installations classées pour la protection de l'environnement avoisinantes sont listées dans l'étude de dangers (DDAE pages 253 et 254). Parmi celles-ci, l'établissement ARKEMA classé SEVESO seuil haut spécialisé dans la production de résines, est localisé à 3 km de la zone de projet. Un plan de prévention des risques technologiques approuvé par arrêté préfectoral le 29 octobre 2012 est associé aux activités de la société ARKEMA. La zone de projet est située en dehors des périmètres définis dans le plan de prévention des risques technologiques. L'étude conclut qu'au vu de la distance entre les installations recensées et la zone de projet, les dangers associés à ces installations sont négligeables.

Il aurait été pertinent de justifier du fait que les dangers associés à ces installations sont négligeables non seulement au regard de leur distance au secteur de projet mais compte-tenu que celui-ci se situe en dehors des zones d'effets de ces installations, notamment pour les plus proches.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des risques engendrés par les installations voisines du secteur de projet d'une analyse des activités et du danger potentiel des installations classées les plus proches du site.

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 du site d'implantation, n'a pas été étudié.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers par un scénario avec deux incendies simultanés sur deux sites à proximité au sein de la zone d'aménagement.

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 n'est, pour le moment, pas concerné par un plan Climat-air-énergie (PCAET). Par contre, la commune de Verneuil-en-Halatte est localisée au sein du périmètre du plan de protection de l'atmosphère de la région de Creil.

Le site bénéficie d'une bonne accessibilité routière avec un accès aux routes départementales 120, 201, 565 et 1016 et à l'autoroute A1. Il est localisé à 2 km de la gare de Creil ouverte au service de fret.

À 2,5 km du projet, le cours d'eau l'Oise présente un port fluvial opérationnel à Nogent-sur-Oise (DDAE page 256).

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des déplacements, de la qualité de l'air, de l'énergie et du climat

Mobilité et trafic routier

Les impacts sur le trafic routier engendré par l'installation de l'entrepôt logistique sont étudiés page 195 du DDAE et dans l'annexe 16 (étude de circulation réalisée pour deux parcelles du Parc d'activités Alata, dont celle du projet).

L'étude de circulation a été réalisée et actualisée en février 2020 (DDAE pages 195 et suivantes). Le trafic généré par le projet est estimé à 153 poids lourds et 200 véhicules légers par jour en entrée de site et les mêmes chiffres en sortie. L'accès au site ne peut se faire que par route. L'impact sur les trafics sera donc permanent et continu.

L'analyse du trafic (annexe 16) précise que des dysfonctionnements et des ralentissements du trafic ont été relevés au niveau du giratoire RD1330/avenue de la forêt d'Halatte, sur la route départementale 1330 dans les deux sens de circulation aux heures de pointe. Le projet induira un trafic supplémentaire notamment sur cet axe déjà saturé. L'étude de circulation propose des modifications de la voirie pour pallier à cette saturation. Cette solution doit être validée par la communauté d'agglomération Creil Sud Oise en charge des voiries.

Aucune étude sur le développement des modes de transport alternatifs au transport routier n'a été conduite afin de réduire le trafic routier engendré, pour les véhicules légers comme pour les poids lourds.

L'étude d'impact (DDAE pages 84 et suivantes) présente la desserte du projet et notamment celle en transports en commun. La ligne Express Alata relie actuellement la zone d'activités Alata à la gare de Creil. Les mobilités douces sont évoquées, mais n'ont pas été analysées. Par exemple, la présence de pistes cyclables aux abords de la zone de projet n'a pas été vérifiée.

Concernant l'utilisation du transport de marchandises par voie fluviale et plus particulièrement sur le cours d'eau l'Oise, présent à 800 m de la zone de projet, le dossier le mentionne mais n'analyse pas la possibilité d'utilisation de ce mode de transport dans la réception et l'expédition des marchandises.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse détaillée de la desserte du projet par le canal pour le transport de marchandise et par les transports en commun et les voies dédiées aux déplacements doux pour le déplacement des salariés.

Il est indiqué (DDAE page 176) que les employés seront incités à utiliser des modes de déplacement

respectueux de l'environnement, sans que des mesures concrètes ne soient proposées. À ce titre, il est rappelé que la Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 prévoit que les questions relatives à la mobilité deviennent un sujet obligatoirement inclus dans les négociations annuelles obligatoires au sein des entreprises de plus de 50 salariés sur un même site, au titre de la qualité de vie au travail. Au regard des impacts du projet sur une circulation encombrée sur certains axes, il serait intéressant de réaliser un plan de mobilité pour favoriser et développer l'usage de solutions alternatives à l'autosolisme, en particulier le covoiturage et le vélo.

L'autorité environnementale recommande de mener une réflexion afin de réduire le trafic routier engendré par les véhicules légers, notamment lié aux déplacements des employés et de proposer des mesures de réduction du trafic induit au travers de la rédaction d'un plan de mobilité par exemple.

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

Concernant la qualité de l'air et les émissions des gaz à effet de serre, le dossier aborde de manière succincte et généraliste ce sujet.

Le dossier dresse (DDAE pages 163, 164 et 175) la liste des sources des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet et les localise. Ces sources sont issues des gaz d'échappement des véhicules transitant sur la zone de projet, de la combustion du gaz naturel au sein des deux chaudières de chauffage. Concernant les polluants atmosphériques, les rejets d'hydrogène lors des opérations de charge des accumulateurs des engins de manutention électriques sont aussi identifiés.

Concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact indique que le principal facteur de dégradation de la qualité de l'air sera la circulation automobile générée par le projet. Or, l'étude d'impact ne quantifie pas les polluants atmosphériques générés par le projet d'entrepôt. Il est donc impossible de statuer sur l'impact produit dans ce domaine. Les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas non plus quantifiées.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'estimer les émissions de polluants atmosphériques, et particulièrement les NOx, PM 2,5 et PM 10⁸ et de gaz à effet de serre générés par le projet, dont le transport routier de marchandises ;*
- *de définir, le cas échéant, les mesures permettant d'aboutir à un impact négligeable du projet, dans un objectif national et régional de diminution de ces émissions.*

Par ailleurs, la zone de projet est soumise au plan de protection de l'atmosphère de la région de Creil qui prévoit notamment la réalisation de plan de déplacements pour les entreprises prenant en considération la notion de covoiturage. Or, le dossier ne mentionne pas la réalisation d'un tel plan ni même la prise en compte du covoiturage comme facteur permettant la réduction des émissions de polluants atmosphériques.

L'autorité environnementale recommande de proposer des mesures relatives à la réduction des émissions de polluants atmosphériques conformes au plan de protection de l'atmosphère de la région de Creil.

⁸ NOx : oxyde d'azote ; PM2,5 et 10 : les particules dans l'air dont le diamètre est inférieur respectivement de 2,5 et 10 micromètres

Concernant les mesures de réduction des émissions atmosphériques, l'étude d'impact prévoit (DDAE page 175) un fonctionnement des engins de manutention sur batterie électrique et un contrôle et la maintenance des chaudières.

Par ailleurs les effets du cumul des émissions de polluants atmosphériques engendrés par le cumul des projets ne sont pas étudiés.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact cumulé avec les projets situés à proximité du site sur les émissions de polluants atmosphériques.

Énergie

Bien que les sources d'énergies utilisées par le projet soient listées (DDAE page 203), la consommation totale d'énergie de la zone logistique n'a pas été évaluée. Seule une partie relative à l'utilisation rationnelle de l'énergie est abordée (étude d'impact page 203).

Plusieurs mesures sont prises pour limiter la consommation énergétique du centre logistique et donc réduire les émissions de gaz à effet de serre associées :

- la sensibilisation du personnel à l'économie d'énergie ;
- le suivi des consommations.

Il est dommage que l'étude d'impact n'ait pas mentionné si le projet avait pris en compte la conception bioclimatique du bâti (isolation optimale, utilisation du solaire passif, etc) afin de réduire sa consommation d'énergie, même si le dossier indique que cette dernière sera faible.

Enfin, si du fait de l'activité (types de produits entreposés, aérosols en l'occurrence), le projet est dispensé de l'obligation créée par la loi relative à l'énergie et au climat du 8 novembre 2019 sur l'intégration d'un système de production d'énergie renouvelable ou de végétalisation des toits pour les nouvelles constructions commerciales ou industrielles dont l'emprise au sol est supérieure à 1 000 m², l'installation de panneaux photovoltaïques autrement qu'en toiture, sur ombrières au niveau des parkings de véhicules légers par exemple, aurait pu être étudiée.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en étudiant la possibilité d'installer des énergies renouvelables autrement qu'en toiture, sur ombrières au niveau des parkings de véhicules légers par exemple..