



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de création d'un entrepôt logistique
de la société AREFIM GE
à Bresles (60)**

n°MRAe 2021-5242

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 20 avril 2021 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur la création d'un entrepôt logistique, de la société AREFIM GE, sur la commune de Bresles, dans le département de l'Oise.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénéé, Hélène Foucher, Valérie Morel, MM. Philippe Ducrocq et Pierre Noualhaguet.

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

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, les dossiers ont été transmis complets le 24 février 2021, 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 courriel du 17 mars 2021 :

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

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

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

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

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

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

Conformément à l'article 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, porté par la société AREFIM GE, concerne la construction d'une plateforme logistique de 31 668 m² de surface de plancher sur la commune de Bresle dans le département de l'Oise. Il s'implantera sur un espace agricole, au lieu-dit de la Basse Couturelle, à environ 7 km l'autoroute A16 au niveau de Beauvais. La hauteur au faîtage du bâtiment sera de 13,8 mètres.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision n°2020-4959 du 22 décembre 2020 de l'autorité en charge de l'examen au cas par cas, en raison du risque d'impacts liés à l'artificialisation des sols, à la gestion des eaux pluviales, à la présence d'aléas forts de remontée de nappe et à la localisation sur des aires de repos d'espèces protégées d'oiseaux.

L'étude d'impact précise les modalités de traitement des eaux pluviales et indique que le dimensionnement des fondations tiendra compte du risque de remontée de nappe.

Concernant les enjeux de biodiversité, les inventaires réalisés sont insuffisants au regard de la localisation du projet à environ 70 mètres de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 n°220014099 « Butte du Quesnoy », qui signale la présence d'espèces protégées. L'autorité environnementale recommande d'augmenter la pression d'inventaire et de compléter les mesures, le cas échéant. L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est également à compléter.

Le projet induira l'imperméabilisation de 56 % du terrain, sera générateur d'une perte de stockage de carbone aujourd'hui assuré par la végétation et non évaluée, et générera un trafic de poids lourds et véhicules légers non négligeable, avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre non estimées.

Le projet doit être complété par 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.

Des mesures permettant de réduire et/ou compenser les émissions de gaz à effet de serre sont attendues dans la conception du bâtiment, et avec l'étude du recours au ferroutage et au canal Seine Nord.

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 création d'un entrepôt logistique de la société AREFIM GE à Bresles

Le projet, porté par la société AREFIM GE, concerne la construction d'une plateforme logistique de 31 668 m² de surface de plancher sur la commune de Bresles dans le département de l'Oise. La société envisage d'y implanter une entreprise spécialisée dans le négoce de produits de génie-climatique, sanitaire et plomberie.

Le projet est localisé sur un terrain d'une superficie de 11,7 hectares, sur une parcelle proche d'une zone d'activité existante, au lieu-dit de la Basse Couturelle.

Le terrain est constitué de terres agricoles cultivées, à proximité d'un boisement. Il est situé en bordure de la RN31 reliant Beauvais à Compiègne, route qui permet de rejoindre l'autoroute A16 au niveau de Beauvais et l'A1 au niveau de Compiègne.



Localisation du projet en rouge (source : notice écologique page 5)

Le projet comprend (page 3 de la notice de présentation) :

- un bâtiment logistique d'environ 3 ha avec cinq cellules de stockage de 6 000 m², des bureaux, des locaux de charge, et un local pour les chauffeurs ;
- une zone technique en pignon ouest avec notamment la chaufferie, un poste de transformation et un local technique ;
- un parking de 160 places pour les voitures.

Une surface de 51 066 m² est dédiée aux aménagements paysagers extérieurs. Trois bassins sont prévus pour le traitement des eaux pluviales de toiture ou de voirie. Les zones d'espaces verts représentent 43,44% de la surface du terrain.

La hauteur au faîtage du bâtiment sera de 13,8 mètres. Le site accueillera environ 175 employés de 6 h à 18 h.



Site d'implantation du projet (source : étude d'impact page 5)



Implantation du projet (source : plan de masse)

L'entrepôt est soumis au régime de l'enregistrement pour les rubriques 1510-2 (entrepôts couverts) et 1511-2 (entrepôts frigorifiques), et au régime de la déclaration pour la rubrique 1185-2-D(gaz à effet de serre fluorés), 2910 (combustion), 2925 (atelier de charge d'accumulateur), 4718 (gaz inflammables liquéfiés, et 4510 (produit dangereux pour l'activité aquatique).

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision n°2020-4959 du 22 décembre 2020 de l'autorité en charge de l'examen au cas par cas, au titre de la rubrique 39 a) (construction d'une surface de plancher entre 10 000 m² et 40 000 m²) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Les motifs étaient le risque d'impacts liés à l'artificialisation des sols, à la gestion des eaux pluviales, à la présence d'aléas forts de remontée de nappe et de risques d'inondations et à la localisation sur des aires de repos d'espèces protégées d'oiseaux.

Le dossier comprend une étude d'impact, mais ne comprend pas d'étude de dangers, car il est soumis au régime d'enregistrement des installations classées pour la protection de l'environnement.

II. Analyse de l'autorité environnementale

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

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, aux milieux naturels et aux sites Natura 2000, à la gestion des eaux, 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 document séparé. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble, les enjeux et les impacts développés dans l'étude d'impact.

Il n'est pas illustré par des documents iconographiques permettant de croiser les enjeux de biodiversité avec l'implantation du projet et les mesures adoptées pour parvenir à un impact négligeable.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique avec des documents iconographiques et de l'actualiser après avoir complété l'étude d'impact.

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

La compatibilité avec le plan d'urbanisme est étudiée à la page 120 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact précise que le site du projet est classé en zone à urbaniser (1AUe) à vocation d'activités du plan local d'urbanisme de Bresles, qui permet ce type de projet, et que l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur de La Basse Couturelle est respectée.

Les articulations avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie, le schéma régional climat air énergie, le plan régional santé environnement et le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) sont étudiées aux pages 130 et suivantes de l'étude d'impact. La compatibilité avec ces documents est assurée notamment par l'absence de zone humide sur le site de projet et la gestion des eaux.

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

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée à la page 102 de l'étude d'impact. Le dossier indique qu'aucun projet connu n'est à prendre en compte pour l'analyse des effets cumulés sur la commune de Bresles.

De manière générale, l'analyse de l'environnement de l'entreprise et des effets cumulés, le cas échéant avec des entreprises voisines de la zone d'activité n'est pas détaillée en matière de risques, d'émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre, et de bruit. Ces effets sont insuffisamment traités dans l'étude d'impact et nécessitent d'être mieux pris en compte.

L'autorité environnementale recommande de mieux analyser l'environnement de l'entreprise et l'éventualité d'effets cumulés avec les entreprises voisines en matière de risques, de trafic routier, d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et de bruit, et de les prendre en compte dans la définition du projet, afin d'aboutir à un impact négligeable sur l'environnement et la santé.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La justification des choix est présentée page 106 de l'étude d'impact.

Le choix du site est motivé par la recherche de l'utilisateur futur de la plateforme d'un entrepôt d'environ 30 000 m² aux alentours de Beauvais, à proximité d'un axe de communication majeur (la route RN31 entre Beauvais et Compiègne), la disponibilité du terrain et sa constructibilité. Les critères environnementaux n'ont pas servi à choisir la localisation du projet.

Il n'y a pas d'analyse de scénario alternatif de substitution. Aucune alternative relative à l'emprise foncière du projet et l'imperméabilisation induite ou permettant d'éviter les secteurs à enjeux (zone d'aléas de remontées de nappe et habitats d'espèces protégées) n'a été étudiée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en analysant des solutions alternatives au projet retenu en termes de localisation, de surface occupée et imperméabilisée, afin de minimiser les impacts sur l'environnement et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement¹ et objectifs de développement.

1 Consommation d'espace, paysage, biodiversité, eau, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre et bruit.

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

Un terrain de 11,7 hectares est dédié à l'implantation du projet actuel et la surface des bâtiments est de 32 000 m², ce qui représente un coefficient d'emprise au sol d'environ 27 %.

L'artificialisation des sols 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 une disparition des services écosystémiques².

Ces impacts ne sont pas étudiés et, à fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation et le stationnement.

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

Dans un avis 2019-4056 rendu le 28 janvier 2020 à l'occasion de la révision du plan local d'urbanisme de Bresles³, la MRAe souligne ainsi que la consommation d'espace sur la totalité du territoire de la commune est de 49,78 hectares, que la justification d'une zone de développement économique de près de 26 hectares n'est pas démontrée, et que les modalités d'une modération de la consommation d'espace et de l'artificialisation n'ont pas été recherchées.

L'autorité environnementale recommande :

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

II.4.2 Milieux naturels, biodiversité, dont Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Actuellement le terrain est une parcelle agricole exploitée d'un seul tenant. Le site se trouve à 700 mètres d'un corridor arboré, et à proximité d'une voie ferrée qui sert de corridor local.

Il existe deux zones NATURA 2000 situées dans un rayon de 20 km autour du site : les zones spéciales de conservation FR 2200377 « Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César » à 2,5 km au sud-est du site, et FR 2200371 « Cuesta du Bray » à 13 km au sud-ouest du site.

² 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.

³ http://garance.e2.rie.gouv.fr/entrepot/documents/documents_2032/2019-004056-11706_avis_PLU_Bresles.pdf

Le projet est à 70 mètres de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 n°220014099 « Butte du Quesnoy », qui signale la présence d'une cinquantaine d'espèces d'oiseaux protégées, dont des espèces protégées au niveau européen (Bondrée apivore et Milan noir), de plusieurs espèces d'insectes, de reptiles (Lézard des murailles), de mammifères (Ecureuil roux, ...).

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

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Concernant l'étude de la faune et la flore, l'étude d'impact (page 46) renvoie vers la notice écologique en annexe, qui est celle fournie dans le cadre de l'examen au cas par cas.

La méthode d'inventaire (page 7 de la notice écologique) ne mentionne pas de recherches bibliographiques sur la faune et la flore, lesquelles sont indispensables avant les passages sur le terrain.

Les observations de terrain ont été réalisées sur trois journées pour la faune, la flore et la végétation le 8 mars, le 21 juin et le 2 octobre 2020 sur un cycle biologique incomplet.

La pression d'inventaire est assez faible, avec une durée totale de 10h30 pour les trois journées. Ainsi les oiseaux hivernants n'ont pas été inventoriés, les chauves-souris ont fait l'objet d'un inventaire durant une seule soirée, et l'inventaire des reptiles le long de la voie ferrée s'est limité à une observation visuelle.

Cette pression d'inventaire est insuffisante au vu des espèces identifiées sur le site et de celles connues au niveau de la ZNIEFF à 70 mètres, ce que mentionnait la décision de soumission à étude d'impact du 22 décembre 2020. En effet, une aire de repos de plusieurs espèces protégées d'oiseaux a été mise en évidence ainsi que la présence d'espèces, telles que la Bergeronnette grise, le Martinet noir, l'Hirondelle sp. et le Faucon crécerelle. Or, l'arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur le territoire national précise dans son article 3 que la destruction l'altération ou la dégradation des sites des aires de repos des animaux est interdit.

Il est nécessaire d'adapter la pression des inventaires sur un cycle biologique complet afin de caractériser les habitats de reproduction, de repos et de nourrissage.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une recherche bibliographique en consultant notamment Picardie Nature et Clicnat⁴ afin de mieux connaître les enjeux de la faune, et d'ajuster la pression d'inventaire aux enjeux pressentis après la recherche bibliographique.

Concernant la flore, 84 espèces végétales sont recensées dans la zone d'étude, dont aucune n'est protégée ou patrimoniale ou exotique envahissante (cf liste en annexe 1 de la notice écologique).

Concernant les chauves-souris, deux espèces ont été enregistrées : la Sérotine commune et la Pipistrelle commune. Selon la notice écologique, la zone de projet n'est pas une zone favorable à la reproduction, à l'estivation et à l'hibernation des chauves-souris, car aucun habitat favorable n'est présent sur le site. Le site peut servir d'aire de nourrissage.

4 <https://clicnat.fr/>

Concernant les oiseaux, seules 18 espèces d'oiseaux ont été observées, dont 11 sont protégées, ce qui paraît peu au regard de la cinquantaine d'espèces connues au niveau de la ZNIEFF à 70 mètres. Cela pourrait s'expliquer par la faiblesse des inventaires. La notice indique que certaines espèces comme le Pic vert, le Pic épeiche et la Buse variable inféodés au bois du Quesnoy survolent la zone de projet ou viennent s'y nourrir occasionnellement et que la Perdrix grise, la Bergeronnette grise et l'Alouette des champs utilisent la zone pour la chasse et le repos. La notice écologique (page 22) précise que compte tenu d'une richesse spécifique faible et de la très faible probabilité de nicher, les oiseaux nicheurs ne représentent qu'un enjeu très faible sur la zone d'étude. Cela reste à démontrer par des inventaires complémentaires. Elle conclut (page 27) à des impacts faibles pour la biodiversité, en précisant que l'impact majeur sera la perte d'habitat naturel.

L'autorité environnementale recommande de requalifier les impacts, le cas échéant, après complément des inventaires.

➤ Prise en compte des milieux naturels

La notice écologique (page 27) indique que la perte d'habitats naturels sera compensée en partie par les espaces verts aménagés en périphérie du site.

L'étude d'impact (pages 113 et 114) précise les mesures prises : l'adaptation de la période de travaux, à réaliser entre fin août et fin février, afin d'éviter la destruction de nichées et la plantation d'arbres le long des routes autour du projet.

Un boisement ceinturera l'ensemble de la parcelle à l'exception de la limite parcellaire sud et la mise en place d'une pelouse est prévue à l'est du bâtiment. La création de la pelouse est présentée comme une mesure de réduction (page 118 de l'étude d'impact). Cependant ce secteur pourra être dédié à une extension du bâtiment, il ne constitue donc pas une mesure de réduction pérenne.

Il est dommage que ces mesures ne soient pas complétées par la mise en place de gîtes ou de nichoirs.

L'autorité environnementale recommande de compléter les mesures par la mise en place de gîtes ou de nichoirs, et de ne pas considérer la création de l'espace vert à l'est du bâtiment comme une mesure de réduction.

A noter que, la Sérotine commune et la Pipistrelle commune, rencontrées dans la zone de projet, sont mentionnées dans la fiche standard de données du site « Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César » à 2,3 km du projet (comme autres espèces importantes de la faune et la flore). Aucune analyse spécifique des couloirs de déplacement de ces chiroptères n'est présente dans le dossier.

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

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

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

L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est présentée pages 79 et suivantes de l'étude d'impact. Elle porte sur les sites présents dans un rayon de 20 km autour du projet.

Elle indique que les espèces susceptibles de se déplacer depuis des sites Natura 2000 vers le projet sont des oiseaux et des chauves-souris et affirme, sans le démontrer, qu'étant donnée la distance entre le projet et les sites Natura 2000, la perte de surface agricole, potentielle zone de chasse pour la faune, sera négligeable (page 80 de l'étude d'impact). Cette affirmation ne prend pas en compte les impacts cumulés liés aux projets urbains.

Par ailleurs, l'étude ne porte pas sur les espèces d'intérêt communautaire identifiées au formulaire standard de données ayant justifié la désignation des sites et n'analyse pas les interactions possibles entre les milieux naturels du site d'implantation du projet et l'aire d'évaluation de ces espèces⁵.

Compte-tenu des insuffisances des inventaires, les impacts du projet sur les sites Natura 2000 sont susceptibles d'être sous évalués, d'autant que la ZNIEFF présente à 70 mètres mentionne la présence d'habitats naturels et d'espèces d'intérêt communautaire.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser l'ensemble des interactions possibles entre les milieux naturels du terrain du projet et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 ;*
- *de réévaluer les impacts du projet sur ces sites, selon les résultats des compléments d'inventaires demandés.*

II.4.3 Milieux humides et eaux pluviales

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

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

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

Concernant les zones humides, des sondages pédologiques ont été réalisés (notice écologique page 13), qui confirment l'absence de zone humide sur le site.

Concernant la gestion des eaux pluviales, l'étude d'impact, pages 61 et 122, précise les modalités de leur traitement, notamment :

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.

- la collecte et l'infiltration des eaux de toiture par l'intermédiaire de bassins d'infiltration ;
- l'acheminement des eaux pluviales des voiries vers un bassin de rétention, raccordé au bassin d'infiltration, après passage dans un séparateur à hydrocarbure ;
- la rétention des eaux en cas d'incendie pour éviter le risque de pollution.

Concernant le risque de remontée de nappe, l'étude d'impact (page 2) précise que le dimensionnement des fondations tiendra compte de ce risque dans sa conception et son exécution.

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

II.4.4 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Par nature, un entrepôt est une installation de stockage de matières combustibles. Le principal risque est l'incendie. Les principaux potentiels de danger sont liés aux produits stockés, leur nature exacte n'est pas précisée dans le dossier.

Les premières habitations sont localisées à 350 mètres de l'emprise du projet.

Un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) existe sur le territoire de la commune, le PPRT Kuehnel Nagel logistique approuvé le 10 janvier 2011⁶. Le projet est situé à 250 mètres du bâtiment concerné par le PPRT, et à 140 mètres de son périmètre de protection, en dehors de la zone exposée aux effets thermiques de cette installation.

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

Le dossier fourni ne présente pas de modélisations des flux des effets thermiques en cas d'incendie et ne démontre donc pas que ces flux thermiques n'atteignent pas d'enjeux sensibles.

L'autorité environnementale recommande de présenter dans l'étude d'impact les modélisations des effets thermiques en cas d'incendie et de démontrer que ces flux thermiques n'atteignent pas d'enjeux sensibles.

L'étude d'impact et la notice de sécurité présentent les mesures prévues en cas d'incendie.

Le réseau incendie public assurera une partie du besoin en eau incendie. Neuf bornes d'incendie sont disposées sur le site. Les poteaux incendie seront alimentés depuis une réserve de 720 m³ via un surpresseur permettant d'alimenter le réseau incendie privatif à hauteur de 360 m³/h pendant deux heures.

Les cellules seront séparées entre elles par des murs coupe-feu. Les communications entre les cellules sont prévues indépendamment pour les chariots avec des portes coulissantes, et pour les piétons avec des portes battantes munies de ferme portes. L'ensemble de ces portes coupe-feu garantissent l'étanchéité et l'isolation au feu sur une durée de 2 heures.

⁶ <https://www.georisques.gouv.fr/mes-risques/connaitre-les-risques-pres-de-chez-moi/rapport?form-commune=true&codeInsee=60103&ign=false&CGU-commune=on&commune=60510+Bresles#report-body-TECH>

Des sprinklers⁷ feront office de détection incendie. L'information est transmise à un système interne d'alarme, et en dehors des horaires d'ouverture un système de télésurveillance prend le relais. Chaque cellule est équipée de robinets d'incendie de manière à ce qu'un foyer puisse être attaqué simultanément par deux lances.

Cependant, des compléments sont à apporter pour démontrer que les mesures prévues en cas d'incendie sont conformes à l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510.

II.4.5 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, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone, plus ou moins importants selon leur couvert. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne un déstockage du carbone des sols et une perte du potentiel de stockage de ceux-ci.

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

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

Mobilité et trafic routier

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

Le projet générera chaque jour la circulation d'environ 130 camions et 120 automobiles de 6 h à 18 h (étude d'impact page 80). Les camions ne traverseront pas de zone d'habitation à proximité du site.

Le nombre de trajets est cohérent avec les autres sites logistiques similaires selon le pétitionnaire. L'amplitude horaire de la réception des camions devrait permettre un étalement des flux des poids lourds sur l'ensemble de la journée, mais avec certainement des périodes d'affluence qui n'ont pas été précisées.

L'autorité environnementale recommande d'estimer les horaires d'affluence afin de mieux évaluer des éventuels pics de trafic.

⁷ Installation fixe d'extinction automatique à eau.

Pour les véhicules légers l'étude se base sur l'emploi de 120 personnes, or la notice sur l'accessibilité évoque 175 emplois. Le nombre de véhicules est donc peut être sous-estimé. En l'absence d'offre en transport en commun, les salariés devront utiliser leur voiture. Dès lors, le covoiturage peut être une solution à encourager pour réduire l'impact du projet sur le trafic routier en mobilisant les mesures existantes⁸.

L'autorité environnementale recommande d'encourager les mobilités douces et le covoiturage en mobilisant les mesures adaptées.

L'augmentation du trafic tous véhicules est comprise entre 1,24 % et 4,27 % selon l'axe concerné. Le projet ne devrait pas modifier de manière significative les conditions de circulation sur ce secteur.

Les chiffres de circulation des véhicules légers et des poids lourds des axes routiers permettant d'accéder au site sont présentés à la page 25 de l'étude d'impact. Il apparaît que la colonne « trafic véhicules légers » correspond en fait à la totalité des véhicules légers et des camions.

L'autorité environnementale recommande de mettre en cohérence les chiffres de l'état initial de la circulation aux abords du projet.

Le dossier ne mentionne pas l'existence de liaisons de bus urbains directes à destination de la zone d'activité. L'offre actuelle ne permettrait donc pas de répondre aux déplacements des futurs employés de l'entrepôt.

L'autorité environnementale recommande au porteur de projet en relation avec les autorités compétentes en matière de transports, d'entamer une réflexion pour améliorer la desserte de la zone d'activité en transport en commun aux horaires de travail des futurs employés.

L'implantation d'abris-cycle à côté des parkings voitures est prévue, sur une surface de 25 m². Cependant le dossier ne précise pas s'il existe des aménagements cyclables aux abords de la zone d'activité, ce qui ne permet pas de garantir un déplacement sécurisé à vélo. Les liaisons douces, chemins piétonniers ou axes cyclables aux abords du projet ne sont pas présentées.

L'autorité environnementale recommande de réaliser un diagnostic complet en matière de liaison douce, et de prévoir des aménagements complémentaires afin de permettre la diminution du trafic routier et de ses impacts.

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

Les données sur la qualité de l'air sont présentées pages 41 et suivantes de l'étude d'impact. La qualité de l'air au niveau de la zone d'étude est surveillée par ATMO⁹ Hauts-de-France. Les cartes interactives montrent que la concentration en particules PM 2,5¹⁰ sur l'année 2019 au niveau de la commune de Bresles est inférieure à la valeur cible (20 µg/m³ en moyenne annuelle) mais n'atteint pas l'objectif de qualité (10 µg/m³ en moyenne annuelle).

⁸ À titre indicatif : le forfait « mobilités durables » permet aux employeurs de prendre en charge les frais de transports domicile-travail effectués par les salariés en mobilité douce (vélo avec ou sans assistance électrique, covoiturage, et autres services de mobilité partagée). Son plafond est passé de 400 à 500 € en 2021 pour les salariés du secteur privé

⁹ ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

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

La concentration en particules PM10¹⁰ sur l'année 2019 au niveau de la commune de Bresles est inférieure à l'objectif de qualité de 30 µg/m³ en moyenne annuelle. Enfin la concentration en NO2 sur l'année 2019 au niveau de la commune de Bresles est inférieure à la valeur limite de 40 µg/m³ en moyenne annuelle.

Cependant aucune donnée n'est présentée sur le monoxyde de carbone (CO) et les composés organiques volatils (COV), deux polluants émis par les véhicules légers et les poids lourds.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer au diagnostic du territoire les émissions de monoxyde de carbone (CO) et de composés organiques volatils (COV).

Compte tenu du réseau routier existant autour de l'établissement, l'impact sur l'air supplémentaire des véhicules transitant sur le site sera faible selon le dossier. Or le dossier ne présente pas d'estimation de tonnes équivalent CO₂ (gaz à effet de serre) et de polluants atmosphériques générés par le projet.

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements estimés des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, en prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement.

Le dossier indique que les poids-lourds respecteront les normes anti-pollution, que la vitesse sera limitée à 30 km/h sur le site de projet, et que les moteurs seront obligatoirement coupés quand les poids-lourds seront à l'arrêt.

Des mesures complémentaires auraient pu être étudiées afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques ou de gaz à effet de serre.

Ainsi, les voies navigables proches ne sont pas recensées hors de la commune. Le projet pourrait s'inscrire dans les ambitions de report modal au bénéfice de la transition écologique. Or l'opportunité du ferroutage, ou du recours au transport par le canal Seine Nord pour une partie du transport, ne sont pas évoqués par le pétitionnaire. Pourtant le site de projet se situe à moins de 30 km du futur canal.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer des alternatives au transport par la route, notamment grâce au canal Seine Nord, et de prévoir des aménagements permettant de les faciliter. À défaut des mesures compensatoires, notamment de stockage de carbone, doivent être recherchées.

Consommation d'énergie

Les consommations d'énergie, qui concernent l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention, le chauffage des locaux, n'ont pas fait l'objet d'une évaluation. Afin de réduire cette consommation, une isolation thermique performante et la priorité à l'éclairage naturel ont été privilégiés (étude d'impact page 108).

La loi Énergie et Climat du 8 novembre 2019 prescrit que les bâtiments de plus de 1 000 m² d'emprise au sol puissent proposer sur 30 % de leur toiture, des dispositifs de production d'énergies

renouvelables ou de végétalisation des toitures. Un arrêté ministériel du 5 février 2020 indique que ces obligations peuvent être écartées pour les bâtiments servant au stockage de matières dangereuses. Le projet prévoit le stockage de produits classés sous les rubriques 4510 et 4511 (produits dangereux pour l'environnement aquatique), et n'est donc pas soumis à ces obligations. Néanmoins, un système de végétalisation en toiture aurait pu être étudié.

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

- conception bioclimatique du bâti : isolation optimale, utilisation du solaire passif (lumière et chaleur) dans les bureaux et les entrepôts;
- chauffage et eau chaude sanitaire des bureaux issus de sources d'énergies renouvelables ;
- plus large boisement des espaces verts.

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