



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale Hauts-de-France
sur le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique
de la société AREFIM GE
sur les communes d'Épaux-Bézu et Bézu-Saint-Germain (02)
étude d'impact version « révision octobre 2021 »
actualisation de l'avis de l'autorité environnementale du 1^{er} décembre 2020**

n°MRAe 2021_5884

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 11 janvier 2022 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'un entrepôt logistique de la société AREFIM GE, à Epaux-Bézu et Bézu-Saint-Germain dans le département de l'Aisne.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée et Valérie Morel, MM. Christophe Bacholle, Philippe Ducrocq, Philippe Gratadour 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, le dossier de déclaration de projet a été transmis le 18 novembre 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 mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 10 décembre 2021 :

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

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

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

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

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

Synthèse de l'avis

Le projet, porté par la société AREFIM GE, consiste à construire un entrepôt logistique d'une emprise au sol de 62 300 m² environ sur un terrain de 13,28 hectares, sur les communes d'Epaux-Bézu et Bézu-Saint-Germain, dans le département de l'Aisne. Les produits stockés se composeront de produits de grande consommation, dont des produits dangereux et combustibles. L'établissement sera classé Seveso¹ Seuil Haut au vu des quantités stockées.

Il s'implante à 200 mètres des premières habitations, au sein de la Zone Industrielle de l'Omois, sur des terrains en partie boisés à 400 mètres de la ZNIEFF « Massifs forestiers, vallées et coteaux de la Brie Picarde » et à 2,5 km du site Natura 2000 « Domaine de Verdilly ».

Le projet a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 1^{er} décembre 2020², qui demandait de reprendre l'évaluation environnementale.

Malgré des compléments apportés concernant l'étude d'impact et l'étude de dangers, le dossier présente encore des manques d'analyse et des incohérences. L'étude d'impact et l'étude de dangers nécessitent d'être complétées et précisées sur certains points.

Le projet entraînera l'imperméabilisation de 10,4 hectares, ainsi que la destruction d'une zone boisée de 2,7 hectares et d'une pelouse calcaire de 0,7 hectare. Il générera une perte de stockage de carbone, un trafic de poids lourds et de véhicules légers important avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Concernant la biodiversité, l'étude de la faune et de la flore a mis en évidence des espèces protégées, ainsi que des habitats naturels présentant de forts enjeux sur la partie boisée du site (présence de bois, friches et pelouse marnicole). La réalisation du projet sur la totalité de l'emprise entraînera la destruction d'habitats, de sites de reproduction et d'aires de repos d'espèces animales protégées et l'enlèvement de spécimens d'une espèce végétale protégée. Une demande de dérogation est prévue sans qu'aucune solution alternative n'ait été étudiée pour éviter ces destructions. Deux mesures de compensation sur deux sites distants sont prévus. Cependant, des inventaires sur les deux zones de compensation et les secteurs proches sont à réaliser de façon à garantir la plus-value écologique de ces mesures.

L'autorité environnementale recommande d'étudier l'évitement des secteurs à enjeux forts avant de proposer des mesures de réduction, puis de compensation des impacts résiduels.

L'étude de caractérisation de zone humide reste à réaliser, notamment sur la base du critère pédologique, afin de démontrer de l'absence de zone humide. La gestion des eaux pluviales est à mieux justifier. La compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux et le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Seine-Normandie reste à démontrer.

¹ La directive « Seveso » est le nom générique d'une série de directives européennes, qui imposent d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso, qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

² Avis n°2020-4920 : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/archives-r393.html>

Concernant les risques technologiques, l'étude de dangers devra être complétée pour lever les incohérences dans les scénarios étudiés.

Concernant les nuisances sonores, le dossier a été complété de manière satisfaisante et démontre que le projet respectera les seuils réglementaires.

Concernant la mobilité, les réflexions sur les déplacements à l'échelle de la Zone Industrielle de l'Omois (développement des transports en commun, des aires de covoiturage, plan de déplacement de zone) devraient être présentées.

L'étude d'impact devra être complétée par une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, et prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement.

Une analyse de la consommation totale d'énergie du bâtiment logistique, et des émissions de gaz à effet de serre associées et l'étude du potentiel en énergies renouvelables du site doivent être fournies. Des solutions d'installation de panneaux solaires sur les cellules de l'entrepôt ne stockant pas de produits inflammables ou sur des ombrières au niveau des parkings devraient être étudiés afin de compenser en partie les émissions totales de gaz à effet de serre générées par le 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.

Avis détaillé

Note préliminaire :

Le contenu surligné en gris signale les termes de l'avis du 1^{er} décembre 2020, maintenus en l'état dans le présent avis. La mise à jour des références aux documents du dossier (numéros de pages et d'annexes) réalisée, apparaît sur un fond gris si la partie concernée n'a pas fait l'objet de modification de fond.

I. Le projet de construction d'un entrepôt logistique à Epaux-Bézu et Bézu-Saint-Germain

La société AREFIM GE a déposé un dossier de demande d'autorisation environnementale pour la construction d'un entrepôt logistique d'une emprise au sol de 62 300 m² environ sur un terrain de 13,28 hectares situé dans la Zone Industrielle de l'Omois, sur les communes d'Epaux-Bézu et Bézu-Saint-Germain, dans le département de l'Aisne.



Plan de localisation du projet (source : page 9 de l'étude d'impact)

Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entrepôt et de bureaux d'une surface de plancher totale de 63 664 m² divisé en six cellules de stockage. La capacité maximale de stockage du site sera de 120 000 palettes, soit 60 000 tonnes de marchandises combustibles. Les deux cellules situées au milieu du bâtiment seront divisées en deux et utilisées pour le stockage de produits inflammables, d'aérosols et de produits dangereux.



Plan du projet (source : page 11 de la note de présentation non technique)

Ce bâtiment logistique est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement pour les rubriques 1436, 1450, 1510, 1511, 1530, 1532, 1630, 2662, 2663-1, 2663-2, 4120, 4130, 4140, 4150, 4331 et 4755. L'établissement sera classé Seveso Seuil Haut³ par dépassement direct pour les rubriques 4320, 4510, 4511 et 4741.

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre des rubriques n°1b (autorisation ICPE Seveso) et 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 reçu comprend l'étude d'impact et une étude de dangers actualisées version « révision octobre 2021 », le dossier de dérogation version octobre 2021.

Il comprend encore des incohérences. Ainsi, par exemple, la note de présentation non technique indique que le site pourra fonctionner 24 heures sur 24, alors que l'étude d'impact (page 92) indique

³ Seveso : La directive « Seveso » est le nom générique d'une série de directives européennes, qui imposent d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso, qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

que l'entrepôt fonctionnera de 7h00 à 20h00. Or cette information discordante est importante pour la définition des impacts sur les nuisances sonores et lumineuses et pour la biodiversité.

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

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

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté en annexe de l'étude d'impact dans un fascicule séparé. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact et est illustré.

Le résumé de l'étude de dangers est fourni en annexe de cette dernière.

L'autorité environnementale recommande de mettre à jour les résumés non techniques avec les compléments demandés dans l'étude d'impact et l'étude de dangers.

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

L'articulation avec les plans locaux d'urbanisme de Bézu-Saint-Germain et de Epaux-Bézu est analysée pages 254 à 256 de l'étude d'impact. Le projet est situé dans la zone industrielle de l'Omois, classée en zone UZ, qui permet l'activité logistique.

L'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie est étudiée pages 259 à 262 de l'étude d'impact.

La compatibilité avec le SDAGE reste à démontrer pour la gestion des eaux pluviales. En effet, les eaux pluviales de toiture et des voiries ne seront pas infiltrées et seront rejetées dans le réseau d'eaux pluviales de la zone industrielle de l'Omois qui se rejette dans le cours d'eau du Clignon. Les bassins du site, qui permettent de tamponner les eaux avant leur rejet à un débit régulé d'un litre par seconde et par hectare, sont dimensionnés pour une pluie cinquentennale.

L'autorité environnementale recommande de justifier de l'absence de possibilité d'infiltrer les eaux pluviales plutôt que de les rejeter dans le cours du Clignon.

De même, l'articulation avec le SDAGE reste à confirmer pour la protection des zones humides (cf. II.4.2).

Par ailleurs, l'articulation avec le Plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Seine-Normandie n'a pas été analysée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie et de réaliser l'analyse de la compatibilité avec le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Seine Normandie.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée page 158 de l'étude d'impact. Il n'apparaît pas de projets connus en cours aux alentours..

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact pages 161 et suivantes ne mentionne pas de scénarios de substitution à la localisation du projet ni à son dimensionnement. Le projet d'entrepôt est destiné à être loué.

Le choix de sa localisation est justifié par la proximité d'axes routiers importants (autoroute A4) permettant de desservir les régions de l'Ile-de-France et du grand-Est et une emprise disponible permettant d'accueillir un entrepôt de 63 000 m².

Cette justification est insuffisante dans la mesure où elle n'est pas formulée au regard d'une analyse de certains enjeux environnementaux, tels que la biodiversité, l'artificialisation des sols et ses conséquences, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Ainsi, un dossier de demande de dérogation pour la destruction de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées et l'enlèvement de spécimens d'espèces végétales protégées a été réalisé. Or, aucune solution alternative n'a été étudiée (cf. point II.4.2 ci-après) pour éviter ou réduire la destruction des habitats naturels présentant des enjeux pour la biodiversité.

L'autorité environnementale rappelle que la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ne doit être envisagée qu'en dernier recours et en l'absence de solution alternative. Cette absence de solution alternative n'est pas démontrée.

De même, des variantes de conception et d'aménagement sur la hauteur des bâtiments permettant de réduire l'emprise au sol du projet ou des solutions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre, selon les modes de transport utilisés, auraient pu être étudiées.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes de surface occupée et imperméabilisée, de préservation des secteurs à enjeux écologiques forts, et 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.

4 consommation d'espace, biodiversité, eau, risques technologiques, nuisances, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre

Par ailleurs un état des lieux du développement de la logistique sur ce territoire, intégrant quelques éléments sur le contexte et les besoins économiques, au regard notamment de l'utilisation des bâtiments déjà autorisés et sur les possibilités d'installation sur des zones multimodales (fer et eau), serait nécessaire. Une analyse sur les synergies possibles afin de réduire les impacts (par exemple en matière de déplacements et de surface de parkings), aurait pu aussi être conduite.

L'autorité environnementale recommande de justifier l'installation de ce nouveau projet au regard des capacités disponibles sur le territoire et des possibilités de desserte multimodale, en les détaillant, et d'analyser les synergies possibles entre les différentes installations pour réduire les impacts du projet.

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 une zone industrielle, sur un terrain de 13,28 hectares constitué d'espaces agricoles, de friches et boisements. Les surfaces imperméabilisées représentent 10,4 hectares pour l'entrepôt, les voies et les parkings (cf page 10 de la note de présentation non technique PJ7).

L'artificialisation des sols envisagée sur une surface d'environ 10,4 hectares, 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 de services écosystémiques⁵.

Ces impacts de l'artificialisation sur les services écosystémiques ne sont pas étudiés directement. Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation existent, comme, par exemple, les entrepôts de grande hauteur, l'installation de toitures végétalisées au niveau des bureaux et locaux techniques ou de places de stationnement perméables.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier les impacts de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *de proposer les mesures de réduction des impacts et, à défaut, de compensation, 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 de toiture.*

⁵ 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).

II.4.2 Milieux naturels et biodiversité

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'emprise du projet comprend, outre des champs cultivés, des bois et des friches.

Seize zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I et deux ZNIEFF de type II ont été répertoriées dans un rayon de 10 kilomètres autour du projet, dont une ZNIEFF de type 1 et une ZNIEFF de type 2 très proches du terrain d'implantation :

- la ZNIEFF de type 1 n°220013579 « Domaine de Verdilly, ru de Brasles et Coteaux de Mont-Saint-Père » à 800 mètres ;
- la ZNIEFF de type 2 n°220420025 « Massifs forestiers, vallées et coteaux de la Brie Picarde » à 400 mètres.

Quatre sites Natura 2000 sont situés à moins de 20 kilomètres du projet : les zones spéciales de conservation FR2200401 « Domaine de Verdilly » à 2,5 kilomètres, FR1102006 « Bois des réserves, des usages et de Montgé » à 17.4 kilomètres et FR2200398 « Massif forestier de Retz » à 18.6 kilomètres et la zone de protection spéciale FR1112003 « Boucles de la Marne » à 17 kilomètres.

Concernant les continuités écologiques, la zone boisée présente dans l'emprise du projet peut à l'échelon local être caractérisée comme un réservoir de biodiversité correspondant à un pas du réseau de « pas japonais »⁶ que constitue le réseau de bois.

Enfin des zones à dominante humide sont identifiées par le SDAGE du bassin Seine-Normandie sur la zone de projet.

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

Une étude de l'état initial de la faune et de la flore version octobre 2021 est présentée en annexe 1 dans le sous-dossier « annexes » de l'étude d'impact. Elle a été réalisée sur l'ensemble du site en 2019 - 2020 sur 14 journées, à des périodes favorables aux observations de la flore et de la faune (cf. annexe 1 page 23 et dossier de dérogation pages 49 et suivantes). Les résultats sont présentés pages 67 et suivantes de l'étude d'impact.

La présence de gîtes arboricoles au niveau de la zone boisée pour les chauves-souris étant possible, une sortie complémentaire a été réalisée le 23 février 2021 pour les rechercher (annexe 1 page 113 et dossier de dérogation page 87). Elle conclut à un faible nombre de gîtes potentiels pour les chauves-souris au niveau du boisement qui doit être abattu.

Concernant la flore, 248 plantes ont été relevées, dont une espèce protégée au plan régional (L'Inule à feuilles de saule), 11 espèces déterminantes de ZNIEFF et une espèce exotique envahissante (Robinier faux-acacia). Les espèces patrimoniales sont localisées sur la carte page 65 de l'étude

6 corridors en « pas-japonais » : fait qu'un individu d'une espèce puisse passer d'un endroit à l'autre, même s'ils sont éloignés, en fonction de la composition du paysage, de sa configuration (arrangement spatial des éléments du paysage) et de l'adaptation du comportement des organismes à ces deux variables

d'impact.

Sept habitats naturels sont identifiés (page 68 de l'étude d'impact), dont une pelouse marnicole sur 0,7 hectare (qui contient l'espèce végétale protégée), des fourrés sur 1,8 hectare (qui présentent des espèces végétales patrimoniales), des zones boisées sur 2,7 hectares, des friches sur 0,5 hectare et 0,2 hectare de lisières. L'habitat « Pelouse marnicole » figure à l'annexe I de la Directive Habitat et présente un enjeu fort.

L'étude d'impact conclut en page 125 que le projet entraînera la disparition quasi-totale de la flore et de la végétation et d'une grande partie des habitats pour la faune. Aucune mesure d'évitement n'est proposée. L'étude d'impact affirme page 171 que « pour des raisons évidentes de viabilité du projet, il a été difficile de mettre en place la séquence évitement ». Cela reste à démontrer par l'étude de variantes.

Seule la partie sud de la zone de projet d'une surface de 10 800 m², constituée de 7 800 m² de surface boisée et de 3 000 m² de champ cultivé, ne sera pas détruite par le projet en raison de l'inconstructibilité en bordure de l'autoroute (cf étude d'impact page 123 et 124).

Des mesures de réduction sont proposées (étude d'impact pages 172 et suivantes) comme la lutte contre les espèces exotiques envahissantes (mesures R04 et R05), le balisage des stations et le déplacement de la station d'Inule à feuilles de saule (mesure R01), ainsi que le déplacement des terres végétales pour préserver les graines (dossier de dérogation page 185, mesures MA01 et MA02).

La mesure MR02 (page 103 du dossier de dérogation) précise que le déplacement de l'espèce protégée devra s'effectuer entre septembre et février. L'autorité environnementale rappelle que cette opération, pour être réussie, doit être réalisée au cours d'une période durant laquelle le sol sera suffisamment humide pour garantir un maintien du sol autour des racines. Un accompagnement et une validation de la méthode par le Conservatoire Botanique National de Bailleul (CBNBL) serait appréciable.

L'autorité environnementale recommande de préciser la mesure concernant le déplacement de la station d'Inule à feuilles de saule.

Avec ces mesures, l'impact résiduel est qualifié de modéré pour l'Inule à feuilles de saule et l'habitat naturel de pelouse/ourlet (tableau page 199 du dossier de dérogation). Il est proposé une mesure compensatoire MC01 « restauration de pelouse/ourlet, fourrés calcicoles » sur le site de Crézancy à environ 9,6 kilomètres, sur une surface de 12 000 m² (étude d'impact pages 186 à 203).

L'autorité environnementale recommande d'étudier l'évitement des secteurs à enjeux forts avant de proposer des mesures de réduction, puis de compensation des impacts résiduels.

Concernant la faune, l'étude a mis en évidence la présence de plusieurs espèces, dont :

- un reptile protégé, le Lézard vivipare, dont la Pelouse marnicole constitue l'habitat naturel ;
- 37 espèces d'oiseaux, dont 28 sont protégées et 12 sont nicheuses sur le site ;
- quatre espèces de chauves-souris, toutes protégées (Pipistrelle commune, Sérotine commune, Murin de Daubenton, Pipistrelle de Khül/Nathusius).

Aucune espèce à enjeu n'a été relevée pour les amphibiens, les mammifères terrestres et les insectes. Cependant, les deux mares proches du projet mériteraient de faire l'objet d'inventaires de batraciens, a minima celle contiguë au site de façon à confirmer l'absence d'espèces susceptibles de venir passer la période inter-nuptiale (estivage et hivernage) sur le site concerné.

Des mesures sont proposées pour réduire l'impact sur les espèces à enjeux, comme l'adaptation de la période des travaux sur l'année selon les cycles biologiques des animaux et les végétaux (mesure R02 page 174 de l'étude d'impact), le débroussaillage et terrassement en faveur de la biodiversité, afin d'assurer au mieux la fuite des animaux (mesure R03), l'adaptation des bassins de rétention en faveur de la faune locale (mesure R06), un éclairage adapté qui ne fonctionnera pas la nuit après la fin de l'activité (étude d'impact page 180 et dossier de dérogation pages 87 et suivantes), le maintien et la création de corridors dans l'emprise du projet (bordure ouest), la gestion différenciée par fauche tardive, le rétablissement de la perméabilité des clôtures (dossier de dérogation page 185, mesures MA03 à MA06).

Cependant, l'autorité environnementale relève, concernant l'éclairage, que la note de présentation non technique page 10 indique un fonctionnement de l'entrepôt 24 heures sur 24, ce qui implique un éclairage toute la nuit.

Avec ces mesures, l'impact résiduel est qualifié de modéré pour les chauves-souris, les oiseaux et les reptiles (tableau page 199 du dossier de dérogation). Il est proposé deux mesures compensatoires : la mesure MC01 « restauration de pelouse/ourlet, fourrés calcicoles » et la mesure MC02 « restauration de la lisière et du bois en faveur des oiseaux et des chauves-souris (site de Verdilly) » à environ 1,7 kilomètre sur une surface d'environ 5,9 hectares avec plantation d'un boisement sur 2,61 hectares et la pose de 20 gîtes à chauves-souris (étude d'impact page 186 et pages 203 et suivantes).

Le besoin de compensation écologique a été chiffré pages 163 et suivantes de l'annexe 1 et pages 112 et 113 du dossier de dérogation. Une analyse des gains écologiques apportée par les deux sites de compensation envisagés est réalisée. Il est conclu au final, page 233 de l'étude d'impact, à l'équivalence écologique pour l'ensemble des cortèges. Mais, celle-ci n'est pas certaine, car les vertébrés des deux zones de compensation et des secteurs proches où le pétitionnaire indique qu'ils pourraient trouver des sites de substitution n'ont pas été inventoriés. Ainsi, les « nombreux habitats favorables » situés en périphérie immédiate à l'accueil des espèces de faune mentionnées sont peut-être déjà occupés par des couples et sont possiblement saturés au niveau des capacités d'accueil.

L'autorité environnementale recommande de :

- mener un inventaire sur les batraciens sur les deux mares proches du projet, a minima sur celle contiguë au site, de façon à confirmer l'absence d'espèces susceptibles de venir passer la période inter-nuptiale (estivage et hivernage) sur le site concerné ;
- réaliser des inventaires sur les vertébrés sur les deux zones de compensation et les secteurs proches de façon à vérifier qu'ils ne sont pas déjà pas saturés au niveau des capacités d'accueil ;
- préciser la mesure relative à l'éclairage adapté pour préserver la trame noire ;
- revoir, le cas échéant, la qualification des plus-values écologiques apportés par les deux sites de compensation afin de garantir l'absence de perte de biodiversité par rapport à la situation initiale.

Par ailleurs, la conduite des terrassements n'est pas évoquée dans la mesure de réduction n°3 « Débroussaillage et terrassement en faveur de la biodiversité ». Or, il s'agit de travaux à fort impact. Ainsi, par exemple, les reptiles, qui passent une partie de leur vie sous terre dès que les températures baissent, sont particulièrement vulnérables.

L'autorité environnementale recommande de détailler comment seront conduits les travaux à fort impact que constituent les terrassements et la prise en compte des reptiles qui y sont vulnérables.

Concernant les zones humides, l'annexe 1 de l'étude d'impact (« Etude de l'état initial de faune et de la flore » page 60), indique qu'une étude de caractérisation de zone humide conforme à l'arrêté de 2008 a été réalisée et qu'elle conclut à l'absence de zone humide sur l'ensemble de la parcelle. Elle précise que cette étude est placée en annexe 7, or elle n'y figure toujours pas.

L'étude d'impact page 55 indique que l'étude écologique réalisée n'a pas mis en évidence de plante de zone humide notamment sur la bordure du champ cultivé qui est une friche sèche, ce qui lèverait le doute sur le caractère humide du site. Cependant, l'annexe 1 mentionne page 243, dans la liste des espèces observées sur le site du projet, plusieurs plantes indicatrices de zones humides et page 135 la présence d'une roselière au niveau des aménagements réalisés pour la gestion des eaux pluviales des infrastructures routières.

L'absence de zone humide reste donc à démontrer par la présentation d'une étude de caractérisation de zone humide avec une analyse plus précise de la flore et de la végétation et des sondages pédologiques.

L'autorité environnementale recommande de présenter une étude de caractérisation de zone humide notamment par sondages pédologiques, afin de démontrer l'absence de zone humide.

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

Une synthèse de l'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée pages 127 et 128 de l'étude d'impact actualisée. L'annexe 8 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 est datée du 12 septembre 2020 et n'a pas été actualisée.

L'étude d'incidence Natura 2000 en annexe 8 de l'étude d'impact prend en compte les quatre sites Natura 2000 situés à moins de 20 kilomètres et est basée sur l'analyse des aires d'évaluation spécifique⁷ des espèces ayant justifié leur désignation.

L'analyse a utilisé les données portées au formulaire standard des données et aux documents d'objectifs correspondant à chacun de ces sites. Le projet se situe dans les aires d'évaluation spécifique de quatre espèces de chauves-souris (Barbastelle d'Europe, Grand Murin, Grand Rhinolophe, Murin à oreilles échancrées), présentes dans le site FR2200401 « Domaine de Verdilly » à environ 3 km. Aucune de ces espèces n'a été contactée sur le site du projet. Cependant seules trois nuits d'écoutes ont été réalisées (7 août 2019, 14 septembre 2019 et 15 mai 2020).

L'étude d'impact conclut que le projet n'occasionnera aucune incidence indirecte notable sur l'ensemble des espèces et/ou des habitats naturels du site Natura 2000 concerné, l'autoroute A4 faisant office de barrière entre le site Natura 2000 et le projet.

⁷Aire 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.

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

II.4.3 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe dans la zone industrielle de l'Omois et sera bordé au sud par l'autoroute A4. Les habitations les plus proches du site sont les logements pavillonnaires situés à 200 mètres, et l'établissement recevant du public le plus proche est le garage situé à 60 mètres (page 155 de l'étude d'impact). Le dossier (notice de présentation non technique page 10) envisage la présence de 200 personnes sur le site.

Le projet étant un établissement classé « SEVESO seuil haut », celui-ci devra être compatible avec son environnement au regard des règles définies pour les sites SEVESO.

S'agissant d'un bâtiment à usage d'entrepôt, les produits stockés, qui seront ceux de la grande distribution, ne présentent pas selon le dossier d'autres risques que celui de leur combustibilité. En outre, le stockage de produits inflammables, dangereux et toxiques sera possible. Par conséquent, le principal risque lié à l'exploitation du site est le risque d'incendie, avec des effets thermiques et toxiques, d'une ou plusieurs cellules de l'entrepôt, et les effets dominos⁸ éventuels liés à la proximité d'établissements limitrophes ou proches. Il existe également un risque lié à des effets de surpression dus à l'explosion de gaz dans la chaufferie.

L'entrepôt est situé à proximité de quatre autres sites ICPE dont FM Logistic, classé également Seveso seuil haut et faisant l'objet d'un plan de prévention des risques technologiques, mais les servitudes n'impactent pas le projet (cf page 52 de l'étude de dangers).

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

L'étude de dangers jointe au dossier retient les scénarios suivants suite à l'étude préliminaire des risques : l'explosion d'une chaudière, l'incendie d'une cellule de stockage, l'incendie simultané de trois cellules de stockage, les effets toxiques et sur la visibilité des fumées.

En cas d'explosion de la chaudière, les zones d'effet ne sortent pas du site (cf page 70 de l'étude de dangers).

Dans le cas de l'incendie d'une cellule de stockage ou de trois (cf pages 72 et suivantes), les flux thermiques de 5 et 8 kW/m² restent dans les limites de propriété dans toutes les hypothèses. Seul le flux thermique de 3 kW/m² sort sur environ 500 m² côté nord du site pour l'hypothèse la plus pénalisante dans le cas de l'incendie d'une cellule de stockage et sur environ 900 m² pour l'incendie de trois cellules. Ces zones impactent une piste cyclable et le bas-côté de la route au nord (cf page 140 de l'étude de dangers).

⁸Effets domino : phénomène dangereux capable de générer un second accident sur une installation voisine ou un espace voisin, dont les effets seraient plus graves que ceux du premier accident - correspond réglementairement 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).

Cependant, des incohérences subsistent notamment concernant la détermination des zones d'effets pour certains scénarios.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers afin de supprimer les incohérences concernant la détermination des zones d'effets pour certains scénarios.

Le stockage de produits phytosanitaire est pris en compte page 141 et suivantes. L'entreprise de construction Tubest et le centre d'exploitation autoroutier de la Sanef sont concernés par la zone des effets irréversibles des 100 mètres autour des cellules susceptibles d'accueillir des produits phytosanitaires à l'ouest et au sud du site (cf carte page 143).

Pour tous les scénarios, l'étude de dangers considère page 144 que le niveau de risque est modéré.

Des servitudes concernant la maîtrise de l'urbanisation sont prévus au travers de zonages Z1 et Z2 impactant des parcelles de l'entreprise Tubest et de la Sanef (cf page 146 et carte page 150).

L'étude de dispersion des toxiques des fumées pages 112 et suivantes démontre qu'elles n'engendrent pas de risque significatif, ni de perte de visibilité pour les automobilistes aux alentours ou à des distances élevées du site. Une étude plus spécifique a été réalisée concernant l'autoroute A4 qui montre que les distances de visibilité au niveau de l'autoroute seraient supérieures à 500 mètres et largement acceptables (cf page 126).

Cependant, 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, sont à étudier.

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

II.4.4 Nuisances sonores

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les habitations les plus proches du site sont situées à 200 mètres du projet (page 155 de l'étude d'impact). Les principales sources de bruit du site seront dues au trafic lié à l'activité de l'établissement (chargement et déchargement des camions de transport de marchandises). Le trafic routier généré par le projet est estimé à 240 camions et 360 véhicules légers par jour en entrée de site et les mêmes chiffres en sortie (étude d'impact page 133).

Le dossier (notice de présentation non technique page 10) envisage que l'entrepôt fonctionnera 24h sur 24h du lundi au dimanche, 52 semaines par an.

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

Les sources de nuisances sonores ont été identifiées en page 107 de l'étude d'impact. Une étude des niveaux sonores à l'état initial est présentée en annexe n°2. Une étude d'impact acoustique est également présente en annexe 2.

Une étude de modélisation du bruit en phase d'exploitation de la plateforme figure dans l'étude d'impact acoustique et pages 129 et suivantes de l'étude d'impact. Elle prend comme hypothèse un fonctionnement du site 24 heures sur 24 (page 7 de l'étude d'impact acoustique) et démontre qu'il n'y a pas de dépassement des niveaux sonores réglementaires en limite de propriété et au niveau des habitations les plus proches.

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

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 et les boisés, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone, plus ou moins importants selon leur couvert. La substitution d'un espace agricole ou boisé 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 de gaz à effet de serre.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement

Mobilité et trafic routier

La capacité maximale de stockage du site sera de 120 000 palettes, soit 60 000 tonnes de marchandises combustibles, générant un trafic journalier sur le site de l'ordre de 240 poids lourds et 360 véhicules légers (étude d'impact page 133).

La desserte du site s'effectuera par la voirie interne de la zone d'activités depuis le giratoire de la route RD 1 puis à l'autoroute A4 par l'échangeur n°20. L'étude d'impact (page 134) estime que 80% des camions passeront par l'autoroute A4, 10% par la route départementale D1 au nord et 10% par la départementale D1 au sud. De même, elle estime que 30 % des véhicules légers passeront par l'autoroute A4, 20% par la route départementale D1 au nord et 50% par la départementale D1 au sud.

Le trafic routier généré par le projet contribuera à augmenter le trafic total de 1,87 % sur l'A4, de 4,27 % sur l'échangeur de l'A4, de 11,7 % sur la D1 sud et de 4,43 % sur la D1 nord (cf page 135 de l'étude d'impact).

Concernant les transports en commun, l'étude d'impact (page 22) précise qu'une ligne de bus (ligne A) partant de la gare de Château-Thierry dessert la zone industrielle de l'Omois. La thématique des déplacements doux et des aires de covoiturage pour les déplacements du personnel n'est pas abordée.

Il apparaît que le site est faiblement desservi par les transports en commun. Les réflexions sur les déplacements à l'échelle de la zone industrielle de l'Omois ne sont pas présentées (développement des transports en commun, des aires de covoiturage, plan de déplacement de zone).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation des réflexions sur les déplacements à l'échelle de la zone industrielle de l'Omois (développement des transports en commun, des aires de covoiturage, plan de déplacement de zone).

Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre en lien avec le trafic routier

L'étude d'impact (page 56) aborde de manière succincte et généraliste la qualité de l'air. Elle présente l'état initial sur la qualité de l'air avec les données de ATMO⁹ Hauts-de-France en reprenant les données de 2015 et 2016 de la station la plus proche située sur la commune de Château-Thierry (rapport de la campagne de mesures en annexe 5). Les paramètres mesurés restent inférieurs aux limites réglementaires en moyennes annuelles pour le dioxyde d'azote et le dioxyde de soufre, mais des dépassements pour les particules fines PM10 et l'ozone ont été constatées sur ces périodes.

L'étude d'impact (page 121) indique que les émissions atmosphériques liées à l'exploitation de la plate-forme logistique sont induites par la circulation des poids lourds, le dégagement d'hydrogène des locaux de charge des batteries de la plateforme logistique et aux chaudières fonctionnant au gaz.

L'augmentation de trafic engendrera une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Cependant, il n'existe pas d'analyse détaillée et 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 de l'entrepôt.

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

Les mesures proposées pour la réduction des émissions du trafic routier se résument à la limitation de la vitesse sur le site, au respect des normes anti-pollution, aux opérations de maintenance et d'entretien régulières et à l'arrêt des moteurs dès que le véhicule est en stationnement (étude d'impact page 169).

Aucune mesure n'est proposée pour réduire les impacts des déplacements du personnel, par exemple pour encourager l'utilisation des transports en commun ou des déplacements doux ou éviter l'autosolisme¹⁰.

Des mesures complémentaires auraient pu être étudiées afin de réduire ou compenser les émissions de gaz à effet de serre comme la végétalisation de toiture ou le maintien du boisement existant.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures complémentaires permettant de réduire et/ou compenser les émissions de gaz à effet de serre.

Énergie et émissions de GES associées

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 précise.

Les émissions de GES associées ne sont pas non plus étudiées.

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

¹⁰ Autosolisme : fait de se déplacer seul en voiture

L'étude d'impact indique (page 170), qu'afin de limiter la consommation d'énergie électrique, il sera privilégié l'éclairage naturel, ainsi qu'un contrôle de l'éclairage artificiel par des détecteurs de présence, par des dispositifs LED. Le chauffage des zones d'entreposage sera assuré par des aérothermes à eau chaude circulant sous la toiture (utilisation de chaudière à gaz pour chauffer l'eau). Il est indiqué page 164 que l'installation de radiateurs électriques dans les bureaux est suffisante.

L'étude d'impact met en avant page 122 l'utilisation de pompes à chaleur réversibles à haut rendement dans les espaces de bureaux et les locaux sociaux, l'isolation de l'entrepôt et le respect de la réglementation thermique RT2012 pour les bureaux et locaux sociaux.

Bien que l'article 47 de la loi 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat impose pour les bâtiments logistiques un procédé de production d'énergies renouvelables ou un système de végétalisation basé sur un mode cultural garantissant un haut degré d'efficacité thermique et d'isolation et favorisant la préservation et la reconquête de la biodiversité ou tout autre disposition aboutissant au même résultat, le projet ne prévoit pas l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture. Il motive leur absence par la présence de produits dangereux dans l'entrepôt et un retour sur investissement supérieur à neuf ans du fait d'un ensoleillement moindre (cf page 164 de l'étude d'impact).

Cependant, la pose de panneaux photovoltaïques sur les cellules de l'entrepôt ne stockant pas de produits inflammables¹¹ ou sur des ombrières au niveau des parkings pourrait être envisagée. La quantité de gaz à effet de serre non émise grâce à cette installation photovoltaïque pourrait compenser en partie les émissions totales de gaz à effet de serre générées par le projet.

Des mesures complémentaires pourraient cependant être étudiées pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique et développer le recours aux énergies renouvelables et donc réduire les émissions de gaz à effet de serre associées : conception bioclimatique du bâti (isolation optimale, utilisation du solaire passif - lumière et chaleur) dans les bureaux et les entrepôts, ventilation naturelle, chauffage et eau chaude sanitaire des bureaux issus de sources d'énergies renouvelables par le recours à des pompes à chaleur ou par des ombrières photovoltaïques disposées sur le parking par exemple.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser la consommation totale d'énergie du projet, et les émissions de GES associées,*
- *d'étudier des mesures complémentaires pour limiter la consommation énergétique, notamment d'origine fossile,*
- *de poursuivre les analyses sur l'installation de panneaux photovoltaïques,*
- *et de développer le recours aux énergies renouvelables.*

¹¹Les produits inflammables (gaz liquéfiés, aérosols, essence ...) sont à distinguer des produits combustibles (emballage, papier, bois ...)