



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale Hauts-de-France  
sur le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique  
de la société Montaigne Promotion  
sur la commune d'Oursel-Maison (60)**

n°MRAe 2022\_6372

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

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie, pour avis, le 12 juillet 2022 sur le projet de création d'un entrepôt logistique de la société Montaigne Promotion, à Oursel-Maison dans le département de l'Oise.*

*\* \* \**

*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 R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés :*

- 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 23 août 2022, Philippe Gratadour, membre de la MRAe, après consultation des membres, a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.*

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

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

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

*Conformément à l'article 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

La société Montaigne Promotion prévoit la construction d'un entrepôt logistique de 34 410 m<sup>2</sup> d'emprise au sol sur un terrain de 7,25 hectares au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Belle Assise à Oursel-Maison, dans le département de l'Oise.

Le projet, localisé à proximité de l'autoroute A16, est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) avec le statut de Seveso<sup>1</sup> seuil bas.

Le projet entraînera l'imperméabilisation d'environ cinq hectares de terres agricoles. Il générera une perte de stockage de carbone, un trafic important de poids lourds et de véhicules légers avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

L'étude de dangers est à préciser notamment sur les données d'entrée des simulations.

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 la phase de construction et les volumes de déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, induits par le projet.

Les possibilités de recours aux énergies renouvelables par le projet doivent être étudiées. Des solutions d'installation de panneaux solaires sur les cellules de l'entrepôt ou sur des ombrières au niveau des parkings devraient être étudiées afin de compenser en partie la production de gaz à effet de serre générée par le projet et la perte de stockage de carbone.

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.

---

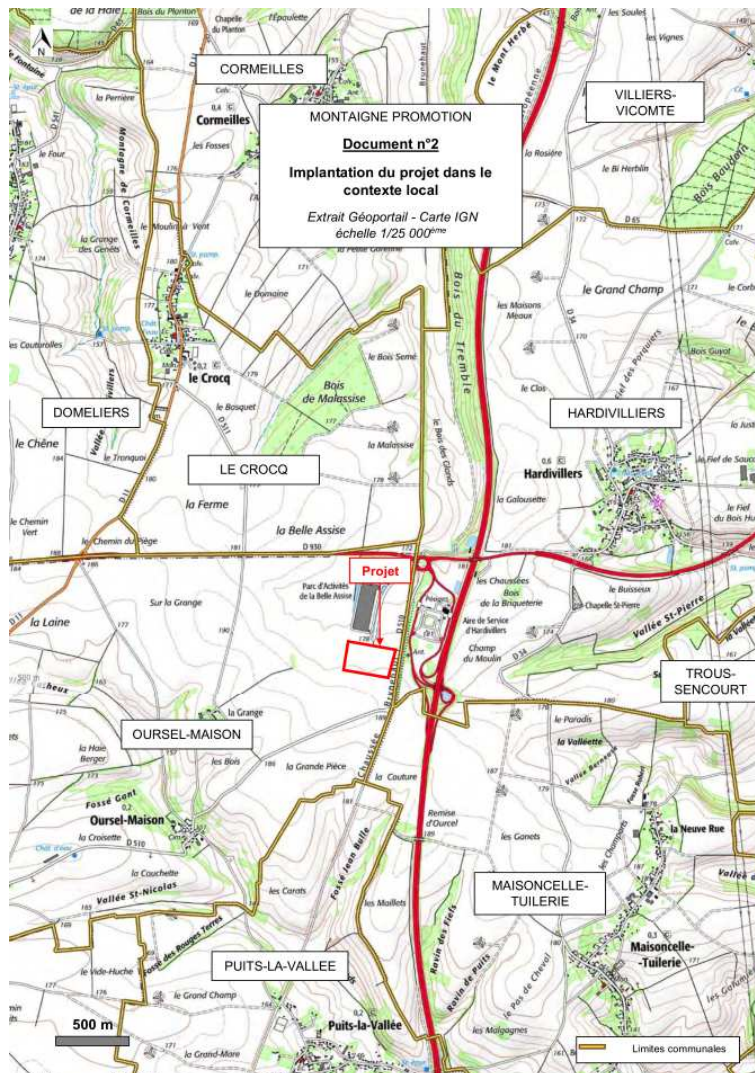
<sup>1</sup> La directive « Seveso » est le nom générique d'une série de directives européennes, qui imposent d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe 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.

## Avis détaillé

### I. Le projet de construction d'un entrepôt logistique à Oursel-Maison

La société Montaigne Promotion prévoit la construction d'un entrepôt logistique de 34 410 m<sup>2</sup> d'emprise au sol sur un terrain de 7,25 hectares au sein de la ZAC de la Belle Assise à Oursel-Maison, dans le département de l'Oise.

L'entrepôt logistique sera constitué de neuf cellules de stockage: cinq cellules de stockage de produits combustibles, deux cellules de stockage de liquides inflammables et deux cellules de stockage de produits toxiques/dangereux pour l'environnement.

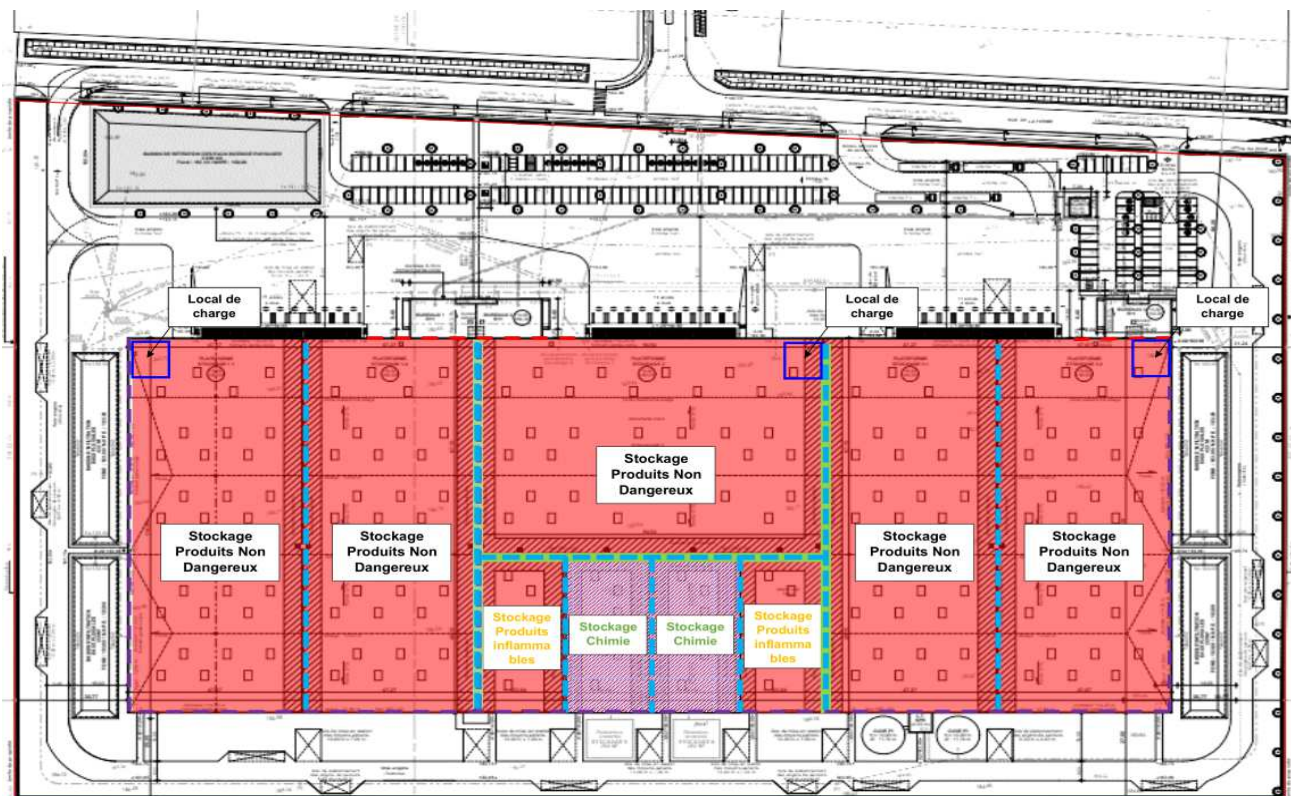


Localisation du projet (source : page 4 de l'étude d'impact)



*Implantation du projet (source : page 4 de l'étude d'impact)*





Plan du projet (source : page 4 de l'étude de danger)

L'activité du site est soumise à autorisation au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et le projet aura le statut de Seveso<sup>2</sup> seuil bas par dépassement direct des rubriques 4330 (liquides inflammables de catégories 1) et 4510 (dangereux pour l'environnement aquatique).

Le projet est soumis à évaluation environnementale selon la rubrique n° 1 b) du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement qui soumet à évaluation environnementale les ICPE classées Seveso.

Une étude de dangers et une étude d'impact sont jointes au dossier.

## 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 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.

<sup>2</sup> 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.

## **II.1 Résumé non technique**

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé et illustré. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Il mériterait d'être complété de cartes superposant le projet aux différents enjeux.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique de cartes superposant le projet aux différents enjeux et de l'actualiser après avoir complété l'étude d'impact.*

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

L'articulation avec le plan local d'urbanisme d'Ourcel-Maison est analysée pages 20 et suivantes de l'étude d'impact. L'entrepôt est situé en zone à urbaniser Aui, correspondant à la zone d'aménagement concerté de la Belle Assise, qui autorise les entrepôts.

L'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Somme aval et Cours d'eau côtier est étudiée pages 74 et suivantes de l'étude d'impact. La compatibilité est assurée par l'absence de zone humide confirmée par l'étude de caractérisation réalisée sur les critères végétation et pédologie et la gestion des eaux.

Les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sont analysés page 143 de l'étude d'impact. Des projets de parc éolien ont été identifiés à environ quatre kilomètres et neuf kilomètres. Les impacts cumulés sont considérés comme nuls en raison de la distance et de l'activité du projet. Il est précisé que l'impact de l'extension de la ZAC de la Belle Assise a été étudié en septembre 2008 et qu'elle a été déclarée d'utilité publique en février 2010.

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

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

L'étude d'impact pages 148 et 149 indique que la recherche de solutions de substitution au site ne s'est pas avérée nécessaire du fait de sa bonne accessibilité routière, de sa localisation dans une zone d'activités à l'écart des zones résidentielles denses, de l'absence d'espèce rare ou patrimoniale sur le site et d'une situation hors de tout périmètre de protection.

Cette justification est insuffisante dans la mesure où elle ne prend pas en compte l'artificialisation des sols et la perte de stockage de carbone et les émissions de gaz à effet de serre. Des variantes de conception et d'aménagement sur la hauteur des bâtiments par exemple permettant de réduire la consommation foncière ou des solutions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre, par exemple selon les modes de transport utilisés, n'ont pas été 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, et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement<sup>3</sup> et objectifs de développement.*

---

<sup>3</sup> consommation d'espace, biodiversité, eau, risques technologiques, nuisances, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre

## **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 sur un terrain de 7,25 hectares utilisé auparavant en tant que terres agricoles et actuellement à l'état de jachère.

Les surfaces imperméabilisées représentent plus de cinq hectares avec l'entrepôt, les voies et les parkings (cf page 5 de l'annexe 3 « Notice hydraulique »/page 114 du fichier informatique des annexes à l'étude d'impact).

L'artificialisation supplémentaire des sols engendrée par le projet sur une surface d'au moins cinq 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 écosystémiques<sup>4</sup>.

Ces impacts de l'artificialisation sur les services écosystémiques ne sont pas étudiés .

Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation existent, comme, par exemple, les entrepôts de grande hauteur 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.*

### **II.4.2 Risques technologiques**

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

Selon la page 133 de l'étude d'impact, les habitations les plus proches sont situées à 900 mètres au sud-ouest du site. L'entrepôt DSV solutions situé à 300 mètres au nord du site est une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation classée également Seveso seuil bas.

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 dominos éventuels.

L'entrepôt est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement et est classé Seveso seuil bas.

---

<sup>4</sup> 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).



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

L'étude de dangers (page 18) précise qu'aucun effet domino n'est attendu du site de DSV solutions sur le site de projet, en raison de la localisation du projet en dehors de la zone d'effets de ce site.

Dans le cadre de l'analyse préliminaire des risques, six phénomènes dangereux maximums font l'objet d'une modélisation pages 44 et suivantes de l'étude de dangers. D'après ces modélisations, tous les effets létaux restent contenus au sein des limites de l'établissement. Seuls les flux thermiques de 3 kW/m<sup>2</sup> correspondant aux effets irréversibles sortent des limites de propriété à l'est sur une surface de 429 m<sup>2</sup> et à l'ouest sur une surface d'environ 450 m<sup>2</sup> sans impacter d'immeuble de grande hauteur, d'établissement recevant du public, de voie ferrée ouverte à la circulation, de voie d'eau ou bassin ou de voie routière à grande circulation (cf pages 51 et suivantes).

Le dégagement de fumées suite à un incendie a été également étudié pages 55 et suivantes dans le cas de l'incendie d'une cellule de produits combustibles ou d'une cellule de produits dangereux. Il est conclu que, dans les deux cas, l'aire d'autoroute située entre la D510 et l'A16 et l'établissement recevant du public (restaurant) situé à 500 mètres au nord-est, ainsi que la première habitation située à 900 mètres au sud-ouest, ne sont pas susceptibles d'être exposés aux effets toxiques des fumées (cf pages 60 et 61).

Au niveau de la visibilité, la D510 et l'aire de service d'Hardivillers pourraient être impactées (cf pages 60 et 62). Des procédures seront mises en place en collaboration avec les gestionnaires des infrastructures.

Trois scénarios ont fait l'objet d'une analyse détaillée des risques pages 123 et suivantes de l'étude de dangers, car ils ont des effets à l'extérieur des limites de propriété : l'incendie au niveau des cellules de stockage de produits non dangereux, le dégagement de fumées suite à un incendie au niveau des cellules de stockage de produits non dangereux et le dégagement de fumées suite à un incendie au niveau des cellules de stockage de produits dangereux.

Il est considéré page 137 que l'ensemble des scénarios présente un risque acceptable.

L'autorité environnementale relève cependant qu'il conviendrait de préciser les données d'entrée des modélisations et l'étude de propagation d'incendie.

*L'autorité environnementale recommande de préciser les données d'entrée des modélisations et l'étude de propagation d'incendie.*

### **II.4.3 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 de gaz à effet de serre.

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

Mobilité et trafic routier

Le site sera uniquement desservi par voie routière. Le trafic routier généré par le projet (180 camions et 150 véhicules légers par jour) contribuera à augmenter le trafic total de 9,75 % sur la RD930 et de 2,14 % sur l'A16 (cf page 124 de l'étude d'impact).

La thématique des transports en commun et des déplacements doux n'est pas abordée par l'étude d'impact. Il est seulement indiqué pages 117 et 159 que des campagnes de promotion du covoiturage, de l'utilisation des transports en commun et du vélo seront réalisées au cours de l'exploitation du site.

L'autorité environnementale note que le plan masse du projet intègre un abri à vélos et des places réservées pour les voitures électriques.

Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, climat

Concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact présente pages 84 et suivantes le bilan de la qualité de l'air de la région Hauts-de-France. La quantification des émissions de polluants atmosphériques du projet est présentée pages 115 à 117 pour le trafic, mais la caractérisation complète de l'impact du projet sur la qualité de l'air n'a pas été réalisée. Il est conclu page 137 que les émissions de polluants induites par le trafic routier augmenteraient de 10 % en moyenne sur le tronçon étudié.

Les émissions de gaz à effet de serre sont étudiées pages 144 et 145, mais portent uniquement sur la consommation électrique du bâtiment qui sera chauffé par ce moyen. Il est conclu page 145 à des émissions de gaz à effet de serre évaluées à 19,32 tonnes équivalent carbone par an.

Pour rappel, la lutte contre le changement climatique est une priorité des politiques publiques et la prise en compte du climat doit être intégrée dans l'étude d'impact (cf. article R. 122-5 du code de l'environnement). Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique<sup>5</sup>.

Il conviendrait de réaliser une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, incluant la phase de construction et les volumes de déplacements estimés des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt induits par le projet.

L'étude d'impact propose des mesures pour réduire les rejets atmosphériques et les gaz à effet de serre liés au trafic pages 155 et 156, notamment par la conversion d'une partie de la flotte poids-lourds au gaz naturel liquéfié (GNL).

*L'autorité environnementale recommande de réaliser une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec la phase de construction et les volumes de déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, induits par le projet.*

---

<sup>5</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf)

Par ailleurs, il est à noter que le projet impactera au moins cinq hectares de terres agricoles. La perte de stockage de carbone liée à cette artificialisation n'a pas été estimée. Des mesures auraient pu être étudiées afin de réduire ou compenser les émissions de gaz à effet de serre comme le choix d'une implantation sur une friche pour réduire le déstockage du carbone, une végétalisation des toitures ou la plantation de boisements sur le site du projet ou d'autres secteurs.

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

### Énergie

La consommation d'électricité, qui concerne l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention, le chauffage des locaux, a fait l'objet d'une évaluation page 145. Elle est estimée à 840 MWh par an. Une étude pour diversifier les sources d'énergie, et notamment utiliser des énergies renouvelables, aurait dû être menée afin de vérifier la faisabilité d'y recourir.

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.

La pose de panneaux photovoltaïques notamment sur les cellules de l'entrepôt ne stockant pas de produits inflammables ou sur des ombrières au niveau des parkings pourrait être envisagée. La quantité de gaz à effet de serre non produite grâce à cette installation photovoltaïque pourrait compenser en partie la production totale de gaz à effet de serre générée par le projet.

Des mesures complémentaires pourraient être également prises pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique 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.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'analyser le potentiel de production d'énergies renouvelables du site ;*
- *d'étudier des solutions d'installation de panneaux solaires sur les cellules de l'entrepôt ou sur des ombrières au niveau des parkings afin de compenser en partie la production totale de gaz à effet de serre générée par le projet ;*
- *de prévoir des mesures complémentaires pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique.*