



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet de création de trois entrepôts  
sur la commune d'Avrigny (60)  
Étude d'impact de janvier 2023**

n°MRAe 2023-6959

AVIS n° 2023-6959 rendu le 14 avril 2023 par délégation de  
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

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

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie, pour avis, le 14 février 2023, sur le projet de création de trois entrepôts à Avrigny, dans le département de l'Oise.*

\* \*

*En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 14 février 2023, 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 R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 24 février :*

- le préfet du département de l'Oise;*
- 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.*

*Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 21 mars 2023, 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, auxquels il est destiné.*

*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

*Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.*

*L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.*

Le projet, présenté par la société SNC Avrigny, concerne l'aménagement de trois entrepôts disposés les uns à côté des autres sur une surface totale de 24 hectares sur la commune d'Avrigny, dans le département de l'Oise.

Il s'implante sur des terrains agricoles de grandes cultures à environ huit kilomètres de l'autoroute A1.

Le projet comprend la construction de trois bâtiments, d'une surface de plancher de 110 200 m<sup>2</sup>, la réalisation de voiries, parkings, stations d'épuration autonomes et l'aménagement de 5,2 hectares d'espaces verts. Des panneaux photovoltaïques seront installés sur les toits.

Le résumé non technique est à reprendre pour qu'il permette à sa seule lecture de comprendre le projet et l'ensemble de ses enjeux et impacts.

L'étude d'impact est à compléter et préciser.

Il générera une perte de stockage de carbone, un trafic de poids lourds et de véhicules légers important, des consommations énergétiques pour le fonctionnement du site, avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

La partie dédiée à l'augmentation du trafic et aux émissions de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques devrait être complétée, les impacts du projet sont peu étudiés. Ainsi le dossier ne présente pas de bilan des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet.

D'autres variantes sont nécessaires pour réduire l'emprise foncière du projet, ou pour trouver des solutions permettant de réduire l'émission de gaz à effet de serre.

La mise en place de panneaux photovoltaïques est une démarche positive, mais le dossier ne précise pas le type de panneau sélectionné, le choix de l'installation. L'autorité environnementale recommande notamment de réaliser une étude globale, afin de parvenir à une consommation d'énergie économe, et de préciser les modalités de recours à l'énergie photovoltaïque.

## Avis détaillé

### I. Le projet de création de trois entrepôts à Avrigny (60)

Le projet, présenté par la société SNC Avrigny, concerne l'aménagement de trois entrepôts disposés les uns à côté des autres sur une emprise de terrains agricoles de 24 hectares sur la commune d'Avrigny, dans le département de l'Oise.

Ils disposeront d'accès distincts, de bureaux, locaux techniques, et d'espaces de stationnement. Chaque entrepôt disposera d'un local Sprinkler<sup>1</sup>, de locaux électriques, d'une chaufferie, de deux locaux de charge. Une voirie d'accès commune est prévue depuis la RN31, avec un poste de garde et une aire d'attente pour poids lourds.

Leur vocation est de stocker des marchandises manufacturées et des produits de grande consommation. Ils seront desservis par des camions. Le dossier indique que la nature des produits dépend des marchés négociés avec les clients, et ne donne pas d'information sur la nature des clients qui entreposeront leur marchandise.

Le projet est implanté à Avrigny, commune de 384 habitants en 2019, sur des terrains agricoles à huit kilomètres de l'autoroute A1. Le secteur est bordé au nord par une voie ferrée fret et des terrains agricoles, au sud par la route nationale 31, à l'est par une coopérative et la route départementale de Picardie, et enfin à l'ouest par la route communale d'Épineuse à Pont-Sainte-Maxence.

*Localisation du projet en rouge (source : étude d'impact page 14)*



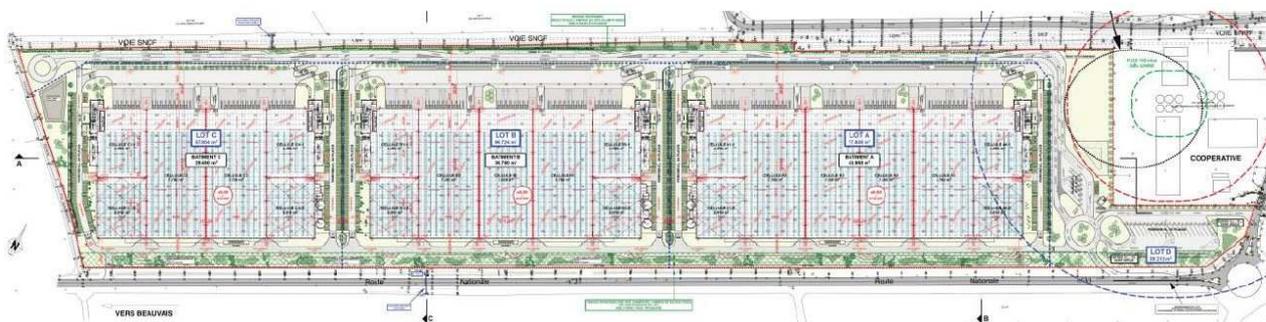
1 Sprinkler : installation fixe d'extinction automatique à eau

AVIS n° 2023-6959 rendu le 14 avril 2023 par délégation de  
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Le projet comprendra :

- la construction d'un bâtiment A avec une surface de plancher de 43 950 m<sup>2</sup> et huit cellules de stockage ;
- la construction d'un bâtiment B avec une surface de plancher de 36 750 m<sup>2</sup>, sept cellules de stockage ;
- la construction d'un bâtiment C avec une surface de plancher de 29 450 m<sup>2</sup>, six cellules de stockage ;
- la réalisation de voiries, stationnements VL (540 places) et PL (60 places) et réseaux, dont l'aménagement de bassins de rétention et d'infiltration ;
- l'aménagement d'espaces verts.

*Plan de masse du projet (source : page 16 de la PJ46 « description du projet »)*



Des stations d'épuration individuelles propres à chaque site seront installées (cf. document « PJ46 Description du projet » page 28).

Les eaux pluviales de voirie émises par le site rejoignent des bassins étanches puis des bassins d'infiltration en passant par des séparateurs d'hydrocarbures. Les eaux de ruissellement des voiries légères en enrobé seront collectées et acheminées vers des noues enherbées. Enfin les eaux pluviales de toiture sont collectées dans trois bassins d'infiltration.

La hauteur des bâtiments au faîtage est de 13,7 mètres. Le projet cumule une surface de plancher de 110 200 m<sup>2</sup>. 5,2 hectares d'espaces verts sont prévus.

Le dossier indique que la structure des bâtiments est conçue pour pouvoir installer 60 000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques sur la toiture (étude d'impact page 129 et 138).

Le projet est soumis à autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour la rubrique 1510 (entrepôts couverts). L'activité du site consistera à exploiter un entrepôt de stockage de matières combustibles, soumis à déclaration et à enregistrement au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (rubriques 1510, 4331, 2910, 2925 et 4320).

Le projet relève de la rubrique 39 de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement, qui soumet à évaluation environnementale les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à dix hectares. Une étude de danger est jointe 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, à la biodiversité, aux risques technologiques, au trafic routier, et à la qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

Sur la forme, l'étude d'impact renvoie à des annexes qui n'apparaissent pas de manière détaillée dans le sommaire et il est difficile de les trouver. De plus, ces annexes, en fin d'étude d'impact, ont leur propre pagination, ce qui complique la référence à celles-ci dans l'avis.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le sommaire par le nom de chaque annexe et d'assurer la cohérence de la pagination dans le document « étude d'impact » afin de faciliter sa lecture.*

### II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté pages 14 à 23 de l'étude d'impact. Il conviendrait de le présenter dans un fascicule séparé plus facilement repérable, éventuellement en l'incluant dans la note de présentation non technique (PJ7).

La partie consacrée à l'évaluation environnementale est trop succincte et ne permet pas à sa seule lecture de comprendre l'ensemble des enjeux et impacts du projet. Ainsi, il ne reprend pas de manière synthétique les principales caractéristiques afin de comprendre les enjeux : consommation d'eau, photomontages, plan paysager, estimation du nombre de trajets supplémentaires des camions, estimation du bilan des émissions de gaz à effet de serre, carte des mesures prises pour limiter l'impact sur la biodiversité, etc..

Le résumé non technique participe à l'appropriation du document par le public et se doit donc d'être pédagogique, illustré et compréhensible par tous.

Le dossier ne comporte pas de résumé non technique de l'étude de danger.

*L'autorité environnementale recommande :*

- de compléter le résumé non technique de l'étude d'impact, pour qu'il permette à sa seule lecture de comprendre le projet et l'ensemble de ses enjeux et impacts ;*
- de le présenter dans un fascicule séparé ;*
- de le compléter par le résumé non technique de l'étude de dangers*
- de les actualiser, après compléments des études d'impact et de dangers.*

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

Des tableaux permettent de comparer les caractéristiques du projet avec les dispositions des documents à partir de la page 132 de l'étude d'impact pour : le plan local d'urbanisme (PLU) d'Avrigny, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du syndicat mixte de la Basse Automne et de la Plaine d'Estrées, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Seine Normandie, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Oise-Aronde, le volet air du SRCAE (Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie), le plan de mobilité rurale (PMR) et le plan de gestion des risques d'inondation 2022-2027 du bassin Seine-Normandie.

Concernant le PLU, l'étude d'impact précise page 127, que le projet est en zone à urbaniser 1AUe destinée à l'urbanisation future pour des activités économiques, culturelles, de loisirs ou de sport. L'étude d'impact ajoute, page 34, que le projet n'est concerné par aucune servitude. Or, le projet est à proximité d'un autre site ICPE soumis à autorisation (silo UCAC réalisant le stockage de céréales et d'engrais), qui présente des effets de surpression de 20 mbar (bris de vitre) qui touchent le bâtiment A présenté dans le dossier. Il conviendrait de compléter l'analyse de la compatibilité du PLU d'Avrigny, concernant les servitudes applicables.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet avec les servitudes du document d'urbanisme.*

Par ailleurs, l'autorité environnementale relève que l'axe trois du document d'orientation générales du SCoT<sup>2</sup> prévoit à la page 12 pour la commune d'Avrigny une consommation pour le développement économique de six hectares au maximum<sup>3</sup>. Le projet n'est donc pas compatible avec cette disposition.

*L'autorité environnementale recommande de démontrer la compatibilité du projet avec le SCoT Basse Automne et Plaine d'Estrées concernant la consommation d'espace autorisée sur la commune d'Avrigny pour le développement économique et, si besoin, de repenser le projet.*

Concernant la compatibilité avec le SDAGE du bassin Seine-Normandie (pages 143 et suivantes), elle est assurée par l'absence de zone humide sur le site, la gestion des eaux (infiltration sur le site) et la valorisation des boues des systèmes d'assainissement autonomes à l'extérieur du site.

Les effets cumulés avec deux activités existantes à proximité ont été étudiées (cf. pages 222 et 223 de l'étude d'impact) : une société de transport routier et un atelier de métallerie. Les effets cumulés en termes de trafic n'ont pas été étudiés. Le projet indique sans le démontrer qu'il n'engendrera une augmentation du trafic sans altérer les conditions de circulation.

Le projet de déviation de la RN 31 entre Catenoy et Bois de Lihus qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique n'est pas pris en compte alors qu'il borde le site, avec des impacts cumulés à prévoir sur le trafic et le paysage.

<sup>2</sup> [https://oiselavallee.org/wp-content/uploads/2019/03/2013\\_SCOT-SMBAPE\\_03\\_DOG.pdf](https://oiselavallee.org/wp-content/uploads/2019/03/2013_SCOT-SMBAPE_03_DOG.pdf)

<sup>3</sup> Cette remarque avait été formulée à l'occasion de l'avis du 9 octobre 2018 sur l'élaboration du plan local d'urbanisme de la commune d'Avrigny :

[https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis\\_plu\\_avrigny.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_plu_avrigny.pdf)

Le dossier souligne que l'artificialisation des sols s'ajoute aux terres artificialisées par les activités existantes alentours. Le dossier affirme qu'il s'agit d'un impact cumulé inévitable compensé par des travaux paysagers, et que la volonté est de conserver le contexte écologique du secteur d'étude. Cependant l'étude est succincte, les effets cumulés nécessitent une analyse approfondie pour la biodiversité et le trafic induit.

*L'autorité environnementale recommande d'analyser de manière détaillée les impacts cumulés sur le paysage, la biodiversité et le trafic induit avec les projets voisins, complétés par la déviation de la RN 31 entre Catenoy et Bois de Lihus.*

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

L'étude d'impact (page 129) indique que le choix du site a été retenu du fait de la constructibilité des parcelles au document d'urbanisme et des conditions de desserte remarquable, car il est localisé en bordure de la route nationale 31 qui permet ensuite de rejoindre l'autoroute A1. Par ailleurs le site est à l'écart du bourg d'Avrigny, ce qui réduit les impacts visuels et sonores vis-à-vis de la population.

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) indique à la page 135 que l'objectif est de privilégier les plates-formes logistiques et les implantations aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier), afin de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux. Or la desserte des trois entrepôts est uniquement routière malgré la présence d'une voie ferrée. Cet objectif n'est donc pas pris en compte.

*L'autorité environnementale recommande de justifier pourquoi le projet n'a pas prévu une desserte ferrée.*

. Des solutions de substitution auraient pu être proposées pour réduire l'emprise foncière du projet, ou réduire les émissions de gaz à effet de serre.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions de substitution, notamment en termes de surface occupée et imperméabilisée, par exemple en lien avec la hauteur des bâtiments (voir II.4.1)*

- *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>4</sup> et objectifs de développement.*

<sup>4</sup> 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**

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface d'une vingtaine d'hectares (environ 24 hectares selon la page 10 de l'étude d'impact), difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité et des possibilités de l'améliorer, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols, une diminution des capacités de stockage du carbone.

Ces impacts ne sont pas étudiés et, a fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple la possibilité de végétaliser en partie les parkings, et les toitures.

Un aménagement différent avec par exemple des bâtiments plus hauts n'est pas envisagé. Certains bâtiments logistiques accessibles au poids lourd comportent par exemple deux étages, comme le centre de distribution Schuitema aux Pays-Bas, ce qui permet ainsi de diminuer fortement la consommation d'espace.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols.*

### **II.4.2 Milieux naturels et biodiversité**

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire de la commune d'Avrigny n'abrite pas de zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), d'espace naturel sensible, de site Natura 2000 ou de zone humide identifiée.

Neuf sites Natura 2000 sont identifiés dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet, dont le plus proche est la zone spéciale de conservation FR2200375 « Marais de Sacy-le-Grand » à 3,9 kilomètres.

La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) la plus proche est la ZNIEFF 220014098 « Bois des côtes, montagnes de Verderonne, du Moulin et de Berthaut » à 3,2 kilomètres.

Un corridor de grande faune (notamment des chevreuils, sangliers et cerfs) a été inventorié par l'association multidisciplinaire des biologistes de l'environnement. Celui-ci part de la vallée de l'Oise, passe par le bois de Favières pour rejoindre le plateau.

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

L'étude d'impact (pages 90 et 99) indique que des études habitats/faune/flore ont été réalisées en 2020 et 2022.

Elle ajoute (page 120) qu'une délimitation de zones humides a été réalisée sur les critères floristique et pédologique, qui conclut à l'absence de zone humide.

Le diagnostic écologique est joint en annexe 5 (pages 413 du fichier « PJ4 Étude d'impact environnemental »). En revanche, l'étude pédologique évoquée n'est pas jointe.

L'étude écologique est basée sur une analyse bibliographique et des prospections menées sur deux campagnes d'inventaires allant de mai à septembre en 2020 et de mars à avril en 2022. Les deux inventaires de 2020 sont décrits page 23 du diagnostic écologique (page 436 du fichier « PJ4 Étude d'impact environnemental »). Cependant, le nombre de prospections, les dates de passage et les conditions météorologiques ne sont pas précisées pour la campagne de 2020.

L'étude d'impact (page 111) précise seulement que les prospections n'ont pas été menées en période hivernale, car aucun enjeu n'a été pressenti sur l'aire d'étude. La seule information retrouvée concernant cette campagne est qu'une sortie a été réalisée le 24 juin 2020 pour l'inventaire de la flore (page 70 du diagnostic écologique, page 483 du fichier « PJ4 Étude d'impact environnemental »).

Les dates de passage et les conditions météorologiques mériteraient d'être précisées pour la campagne de 2020 pour apprécier la pression d'observation des différents groupes.

Cependant, au vu des enjeux de l'aire d'étude, la pression d'observation semble justifiée. La bibliographie complétée par les inventaires sur terrain permettent d'analyser les potentielles sensibilités écologique du site.

Une étude des continuités écologiques a été menée à l'échelle régionale en se basant notamment sur le diagnostic du schéma régional de cohérence écologique de l'ex Picardie. En revanche, les continuités écologiques au niveau local n'ont pas été étudiées. Le projet pourrait constituer une fracture de la continuité écologique reliant les petits massifs forestiers situés au nord du site et à l'est.

Il conviendrait d'analyser plus précisément les continuités écologiques locales et d'étudier des mesures les favorisant, par exemple dans le choix des aménagements des espaces verts.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier les continuités écologiques locales et de compléter les mesures les favorisant.*

Schéma des liens possibles entre les petits massifs forestiers (source : DREAL)



Les inventaires montrent la présence :

- quelques habitats naturels spontanés : 2 208 m<sup>2</sup> de prairie de fauche, 2 281 m<sup>2</sup> de friches et jachères et des fourrés ;
- de 103 espèces de flore, dont aucune protégée dans le département de l'Oise<sup>5</sup> et une espèce exotique envahissante (l'Aster lancéolé) ;
- de 29 espèces d'oiseaux en période de reproduction, dont 21 protégées et plusieurs à enjeu (Bruant jaune, Busard des roseaux, Linotte mélodieuse, Tarier pâtre et Alouette des champs) ;
- de 22 espèces d'oiseaux en période de migration post-nuptiale, dont 15 espèces protégées ;
- de cinq espèces de mammifères chassables ;
- de deux espèces de chauves-souris (Pipistrelle commune et Sérotine commune), toutes protégées ;
- d'aucune espèce d'amphibiens ou de reptiles ;
- 25 espèces d'insectes, dont trois espèces patrimoniales d'orthoptères (criquets) le long de la voie ferrée et sur les bandes enherbées des parcelles agricoles.

L'impact résiduel sur les habitats naturels et la flore est qualifié de faible, la mesure d'évitement E1 permettant d'éviter l'habitat F3.11 « Fourrés médio-européens sur sols riches » (page 100 du diagnostic écologique/page 513 du fichier « PJ4 Étude d'impact environnemental »).

<sup>5</sup> L'Ophrys abeille étant une espèce protégée uniquement dans le Nord et le Pas-de-Calais pour les Hauts-de-France

Cependant l'autorité environnementale relève qu'un point d'attention est à apporter aux espèces exotiques envahissantes. Aucune mesure n'est prévue les concernant. Il est précisé que l'espèce présente ne menace pas l'écosystème sur le site (page 486 du fichier « PJ4 Étude d'impact environnemental »). Cependant, aucune démonstration/justification sur le caractère inoffensif de cette plante sur l'écosystème n'est apportée. De plus, plusieurs autres espèces exotiques envahissantes ont été recensées dans la bibliographie aux alentours du site (*Buddleja davidii*, *Robinia pseudoacacia*, *Solidago canadensis*, ...).

*L'autorité environnementale recommande de compléter les mesures pour limiter la dissémination de l'Aster lancéolé et prévenir l'arrivée d'autres espèces exotiques envahissantes sur le site.*

Concernant la faune, des impacts sont attendus sur les oiseaux (destruction d'habitats et d'individus en phase travaux, dérangement), les mammifères et chauves-souris (dérangement et destruction d'habitats) et les insectes (destruction d'habitats et d'individus en phase travaux, dérangement).

Concernant les insectes, notamment sur les orthoptères, il est précisé que les espèces à enjeux ont été observées en dehors des emprises du projet (page 89 du diagnostic écologique/page 502 du fichier informatique « Annexes »). A partir de ce postulat, deux de ces espèces ont été catégorisés comme espèces non impactées, or ces espèces sont présentes en limite du projet et peuvent être amenées à se déplacer et donc être impactées.

Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues : aucun fourré débroussaillé, balisage des emprises, terrassement en dehors des périodes sensibles de la faune, gestion de l'éclairage.

L'autorité environnementale note que les mesures proposées, notamment l'évitement de la zone située au nord du site et longeant la voie ferrée permettent d'avoir des impacts résiduels faibles qui consisteront uniquement à du dérangement et perturbation des espèces.

Toutefois, il conviendra de s'assurer que la zone évitée le soit complètement et qu'aucun travaux n'ait lieu sur cette zone, car au vu du plan de masse (PJ2), peut-être dû à une imprécision du schéma, il est affiché que la noue 1 de remédiation infiltration VC2 de 50 m cube avec une profondeur de 30 cm soit prévue sur cette zone évitée.

*L'autorité environnementale recommande à l'autorité décisionnaire de veiller au respect de la mesure d'évitement de la zone nord, en vérifiant l'absence de travaux sur ce secteur.*

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

L'analyse des incidences est présentée pages 227 et suivantes de l'étude d'impact.

Elle porte sur les trois sites présents dans un rayon de 10 kilomètres autour du projet.

L'étude d'impact (page 230) conclut succinctement qu'aucun impact direct sur ces sites n'est attendu.

Il conviendrait de compléter l'étude pour l'ensemble des sites présents dans un rayon de 20

kilomètres en se basant sur l'analyse des aires d'évaluation spécifiques<sup>6</sup> des espèces ayant justifié la désignation de ces sites.

*L'autorité environnementale recommande de réaliser l'évaluation des incidences Natura 2000 sur l'ensemble des sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet, en référençant les espèces et habitats d'intérêt communautaire identifiés au formulaire standard de données, en analysant les interactions possibles entre les milieux destinés à être urbanisés et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.*

### **II.4.3 Risques technologiques**

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Dans un rayon de deux kilomètres autour du site d'étude, trois sites BASIAS sont recensés. Aucun historique de pollution n'est référencé sur les fiches de ces sites. Deux d'entre eux ne sont plus actifs et le troisième a été réaménagé en activité non-industrielle.

Le principal risque du projet est le risque incendie. Les produits combustibles sont des matières plastiques, du bois, papier et carton, des liquides combustibles, aérosols et liquides inflammables.

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

L'accidentologie a été étudiée à travers la base de données ARIA<sup>7</sup> qui a recensé 207 événements français impliquant des entrepôts de matières combustibles entre 2009 et 2016, soit une moyenne de 25 événements par an. La cause des incendies répertoriés est principalement liée aux opérations de maintenance, notamment des travaux par soudure, par points chauds, ou à un feu à partir d'un engin de manutention ou de transport.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'accidentologie avec l'examen d'événements accidentels plus récents, et d'indiquer les mesures de prévention et de protection contre le risque incendie susceptibles d'être retenues pour le projet.*

Des panneaux photovoltaïques seront installés sur les toits. Un incendie en 2010 dans un autre entrepôt (ARIA 37736<sup>8</sup>) a montré que la propagation du feu peut se faire via les câbles et la couverture d'étanchéité. Le dossier ne précise pas si les mesures spécifiques de bonnes pratiques adoptées (page 76 et suivante de l'étude de danger) ont été prises à la suite du retour d'expérience basée sur l'accidentologie.

6 aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation du site Natura 2000 : cette aire comprend les surfaces d'habitats comprises en site Natura 2000 mais peut comprendre également des surfaces hors périmètre Natura 2000 définies d'après les rayons d'action des espèces et les tailles des domaines vitaux

<sup>7</sup> La base ARIA (Analyse, Recherche et Information sur les Accidents), publiée par le Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industriels (BARPI), répertorie les incidents ou accidents qui ont, ou auraient, pu porter atteinte à la santé ou la sécurité publiques ou à l'environnement.

<sup>8</sup> [https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/fiche\\_detaillee/37736/](https://www.aria.developpement-durable.gouv.fr/fiche_detaillee/37736/)

*L'autorité environnementale recommande de préciser si les mesures de prévention d'un incendie de panneaux photovoltaïques tiennent compte de l'accidentologie, et d'actualiser les mesures si nécessaire.*

Des mesures de préventions et de ralentissement des incendies ont été adoptées. La structure principale du bâtiment (poteaux et poutres) sera résistant au feu minimum 30 minutes et 60 minutes au niveau de certaines cellules. Chaque cellule sera protégée par un système d'extinction automatique d'incendie (sprinkler).

Les effets d'un incendie sur une cellule de stockage a été étudié ainsi que l'explosion de la chaufferie et les effets dominos. L'intégralité des flux thermique est contenue dans les limites de propriété du projet et de chaque site. Concernant les fumées les effets toxiques ne sont pas atteints au niveau du sol.

Le site est localisé à proximité d'un autre site ICPE soumis à autorisation (silo UCAC réalisant le stockage de céréales et d'engrais). Le projet est impacté au niveau des espaces verts des parties communes par le souffle de 20 mbar de l'explosion de silos à l'est du site au niveau des parties communes (aires stationnement PL, poste de surveillance et voirie de circulation).

Les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées d'un éventuel incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, ne sont pas étudiés.

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

#### **II.4.4 Nuisances et trafic**

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

Les deux principales infrastructures qui traversent le secteur sont la route nationale RN31 reliant Beauvais à Compiègne et la route départementale RD75 qui relie Avriigny à Bailleul-le-Soc.

La route RN31 entre Clermont et Catenoy est à deux fois deux voies et un tracé neuf est prévu entre Catenoy et Bois de Lihus.

L'échangeur d'Arcy sur l'autoroute A1 est accessible en 10 minutes par la RN31 . Le projet est à 1h10 de Paris et 1h30 de Lille.

Les habitations les plus proches sont à environ 215 mètres (page 289 du fichier « étude d'impact »).

##### **➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances et de la santé**

Une étude de trafic est jointe en annexe 2 de l'étude d'impact (pages 238 et suivantes du fichier informatique « étude d'impact »). Son objet essentiel est l'analyse des augmentations de trafic dues au projet et de la capacité des réseaux routiers à les absorber, notamment du giratoire d'accès au site.

Elle indique (page 6/page 244 du fichier informatique « étude d'impact ») que le diagnostic des conditions de circulation actuelle (comptages réalisés le 4 octobre 2022) conclut que les infrastructures routières existantes sont suffisantes. Selon elle, la RN31 et RD75, qui permettent l'accès au site, ne présentent pas de difficultés particulières aux heures de pointe.

L'entrepôt logistique généra jusqu'à 1 235 déplacements quotidiens en véhicules particuliers (617 émissions et 617 réceptions), auxquels s'ajouteront les mouvements de 630 poids-lourds.

La majorité des flux de poids lourds et de véhicules légers générés emprunteront la RN31 : le trafic sur cet axe augmentera de 1 340 véhicules par jour (dont 35 % de camions) vers l'est, en direction de l'autoroute A1 et Compiègne et de 350 véhicules par jour (dont 45 % de camions) vers Clermont (page 244 du fichier informatique « étude d'impact »).

Le trafic sur la route RD1017 au Nord augmentera de 247 véhicules par jour et le trafic en traversée du bourg d'Avrigny augmentera de 111 véhicules par jour, celui en traversée du bourg de Bailleuil-le-Soc augmentera de 62 véhicules par jour (pages 268 du fichier informatique « étude d'impact »)

Selon l'étude, l'analyse des flux projetés montre que le projet aura un impact limité sur le réseau routier.

L'étude trafic propose à la page 39 (page 277 du fichier informatique « étude d'impact ») plusieurs mesures :

- la création d'un cheminement piéton sécurisé entre le centre-bourg d'Avrigny et la plateforme logistique, une mesure importante pour faciliter le trajet des salariés depuis l'arrêt de bus de la 606 dans le centre-bourg d'Avrigny vers le site de projet ;
- la sécurisation du passage à niveau n°66 sur la RD75 ;
- la sécurisation de la traversée d'Avrigny sur la RD 75 (réduction de la vitesse à 30 kilomètres par heure) ;
- la création d'arrêt « Rezo Pouce », plateforme de covoiturage.

Ces mesures ne sont pas reprises dans l'étude d'impact (page 170).

*L'autorité environnementale recommande de reprendre dans l'étude d'impact les mesures proposées par l'étude de trafic, en les détaillant et les chiffrant, dont la création d'un cheminement piéton sécurisé entre le centre-bourg d'Avrigny et la plateforme logistique.*

Une étude acoustique a été réalisée le 13 octobre 2022 en limite de propriété des trois futurs entrepôts ainsi qu'en zone à émergence réglementée rue de la Jacquerie à Avrigny (étude d'impact page 60). Les mesures montrent des non-conformités à la réglementation en période nocturne pour les points 1 et 6 (étude d'impact page 59).

Cependant l'impact sonore du projet n'a pas été évalué, l'étude d'impact indiquant que le projet respectera les seuils réglementaires.

*L'autorité environnementale recommande de réaliser une étude acoustique, après mise en exploitation, pour confirmer le respect des seuils réglementaires.*

## II.4.5 Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La commune de Avrigny ne s'inscrit pas dans le périmètre d'un plan de protection de l'atmosphère. Les premières habitations se trouvent à environ 215 mètres.

Avrigny fait partie de la communauté de communes de la Plaine d'Estrée, qui a lancé ses réflexions pour un plan climat, air, énergie territorial en novembre 2019. Le plan en cours d'élaboration a notamment pour objectif d'inciter à la baisse des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique.

Les espaces agricoles cultivés, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone dont le potentiel dépend de leur mise en valeur, qui peut évoluer. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne une réduction difficilement réversible des capacités de stockage du carbone par les sols.

### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale

#### Climat

L'étude d'impact (pages 219 et 220) présente les effets sur le climat de manière générale.

Elle ne précise pas comment le projet s'inscrit dans la réflexion en cours dans le cadre du PCAET depuis trois ans.

*L'autorité environnementale recommande de préciser comment le projet s'articule avec la réflexion en cours dans le cadre du PCAET.*

Le dossier ne présente pas d'estimation quantitative des rejets de gaz à effet de serre induits par le projet. Seule une évaluation qualitative des rejets atmosphériques est réalisée pour la qualité de l'air page 167 de l'étude d'impact.

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). Le caractère global du changement climatique ne doit pas empêcher la recherche de mesures concrètes permettant d'inscrire chaque projet dans la trajectoire de la neutralité carbone pour 2050.

Par ailleurs, l'imperméabilisation des sols va diminuer les capacités de stockage de carbone (étude d'impact page 126), qui ne sont pas étudiées.

L'évaluation environnementale doit permettre de quantifier, réduire et compenser les impacts du projet sur le réchauffement climatique. 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>9</sup>.

À défaut de calcul précis, l'Ademe considère qu'un hectare imperméabilisé dans un projet va relarguer 190 tCO<sub>2</sub>e sur l'ensemble de la durée de vie du projet.

L'étude d'impact (page 220) indique que la production d'énergie renouvelable réalisée avec les panneaux photovoltaïques et la biodiversité des espaces verts permettront de réduire et compenser en partie les émissions totales de gaz à effet de serre générées par le projet. Cependant aucun calcul ne vient apporter d'élément précis intégrant le cycle de vie complet des panneaux, et le dossier ne précise pas si la production d'électricité des panneaux viendra se substituer à une production carbonée d'électricité. En l'absence de ces éléments, il n'est pas possible de comprendre l'impact de la mise en place des panneaux.

Plus largement le secteur des transports dans son ensemble constitue la principale source de gaz à effet de serre au niveau national avec 29,2 % d'émissions en 2020<sup>10</sup>. Il est notamment à l'origine de près de 41 % des émissions de CO<sub>2</sub> dues à la combustion d'énergie en 2018.<sup>11</sup>

*L'autorité environnementale recommande d'étudier l'impact du projet sur le climat et de le compenser, en intégrant notamment ses impacts liés à l'artificialisation et au transport routier.*

#### Qualité de l'air

L'étude d'impact (pages 65 et suivantes) indique que, dans la base d'Atmo<sup>12</sup> Hauts-de-France les stations de mesure les plus proches du projet sont celles de : Rieux à environ dix kilomètres au sud-ouest et qui étudie dioxyde et monoxyde d'azote et dioxyde de soufre, et de Creil Faïencerie à environ 15 kilomètres qui mesure l'ozone et les particules PM 10 et PM 2,5<sup>13</sup>. Les objectifs de qualité sont dépassés pour les moyennes annuelles de la station de Creil Faïencerie pour les poussières PM 2,5. Le trafic routier est la principale source de pollution aux PM 2,5

La pollution liée aux véhicules a été estimée (page 179 et 180 de l'étude d'impact), à partir d'une moyenne journalière de 458 kilomètres par jour par camion, pour les particules, Nox (oxydes d'azote) et COVNM (composés organiques volatiles). Le dossier indique sans le démontrer que l'impact sur la qualité de l'air sera faible, car le trafic engendré reste faible par rapport à celui des autoroutes avoisinantes.

Cependant l'axe à proximité immédiate sera davantage impacté. La route nationale 31 à l'est verra

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

10 <https://www.notre-environnement.gouv.fr/actualites/breves/article/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports-une-baisse>

11 <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/f/2082/0/emissions-gazeffet-serre-secteur-1.html>

12 Association agréée de surveillance de la qualité de l'air

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

son trafic journalier poids lourds augmenter d'environ 30 % avec le projet. La hausse liée au projet sera parfois significative et l'impact sur la qualité de l'air doit être étudié localement. Il est donc nécessaire de rehausser le niveau d'enjeu.

Une voie ferrée longe le site au nord. En provenance de Clermont, cette voie ferrée prend fin 415 mètres à l'est du projet. Cet axe de transport est destiné au transport de marchandises desservant un autre site. Le dossier ne présente pas d'étude pour déterminer si le recours au ferroutage est possible pour une partie des flux de marchandises.

Par ailleurs le dossier ne présente pas de mesure pour limiter le trajet des camions qui se dirigeront vers le site de projet. Il est par exemple possible de favoriser les entreprises de transport qui proposent de trajets courts, ou qui présente une flotte de véhicules moins polluants.

*L'autorité environnementale recommande de rehausser le niveau d'impact sur la qualité de l'air, d'étudier la possibilité d'un report partiel au ferroutage, et d'adopter parmi les critères de sélections des entreprises des critères en lien avec la baisse de la pollution de l'air.*

#### 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 à la page 215 de l'étude d'impact. Chaque entrepôt sera chauffé par une chaudière gaz.

La mise en place de panneaux photovoltaïques est une démarche positive, mais le dossier ne précise pas le type de panneau sélectionné, l'implantation, l'explication du choix de surface (par exemple pourquoi il n'est pas prévu d'ombrière sur les parkings VL), et le ratio entre l'énergie consommée par le site et celle produite. Le bilan carbone du projet d'entrepôt n'est pas présenté.

*L'autorité environnementale recommande de réaliser une étude globale afin de parvenir à une consommation d'énergie économe, et de préciser les modalités de recours à l'énergie photovoltaïque déjà prévu en :*

- *précisant la consommation totale d'énergie du bâtiment logistique et sa couverture par la production des panneaux photovoltaïques ;*
- *prévoyant des mesures complémentaires le cas échéant, pour limiter la consommation d'énergie du bâtiment logistique et compenser les émissions de gaz à effet de serre.*