



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de plateforme logistique à Roye (80)
Études d'impact et de dangers de juillet 2023**

n°MRAe 2023-7296 et 2023-7353

AVIS n° 2023-7296 et 2023-7353 rendu le 12 septembre 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 12 juillet 2023 par l'unité départementale de la Somme de la DREAL Hauts-de-France et le 25 juillet 2023 par la commune de Roye, sur le projet de plateforme logistique à Roye, dans le département de la Somme.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet pour avis à la MRAe : le 12 juillet 2023 par la DREAL Hauts-de-France unité départementale de la Somme, pour la demande d'autorisation environnementale, et le 25 juillet 2023 par la commune de Roye pour la demande de permis de construire.

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 juillet 2023 et du 4 août 2023 :

- *le préfet du département de la Somme*
- *l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 25 juillet 2023, Anne Pons, 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.

La société JD Développement envisage la construction d'une plateforme logistique de 58 788 m² de surface de plancher (hauteur à l'acrotère de 14,10 mètres), sur un terrain d'assiette de 17 hectares, situé sur la commune de Roye dans le département de la Somme. Le bâtiment est destiné à être loué à un ou plusieurs locataires pour le stockage de leurs produits, en particulier dans un premier temps à remplacer un entrepôt proche utilisé par Cora, entrepôt dont le devenir n'est pas précisé dans le dossier.

Par ailleurs, l'étude d'impact mentionne le projet de plateforme logistique de sa filiale, la société Promolog, prévu sur les parcelles voisines¹ sur 13,7 hectares.

L'étude d'impact et l'étude de dangers ont été réalisées par ICE Conseil d'Arradon (56).

Elles sont à compléter.

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface d'une trentaine d'hectares en cumulé avec le projet de Promolog, 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.

Les impacts de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation sont insuffisamment traités, notamment les impacts sur le stockage de carbone. L'autorité environnementale recommande de tenir compte du devenir de l'entrepôt existant Cora dans la recherche de solutions alternatives, dans le cadre de la démarche d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

Des mesures sont proposées, comme l'implantation de panneaux photovoltaïques en toiture ou la gestion des eaux, mais le dossier ne démontre pas que cela permettra de compenser les impacts négatifs du projet.

¹ Plateforme logistique, constituée de six cellules de stockage, de locaux techniques et administratifs ; l'accès au carrefour giratoire sera commun aux deux projets.

Par ailleurs, le présent projet ainsi que le projet logistique de Promolog contigu et semblable, avec la cartonnerie Ondulys, sont susceptibles de générer des effets cumulés sur le trafic routier local et sur les risques technologiques, qui restent à étudier.

Le trafic envisagé au sein de l'établissement est estimé au maximum à environ 100 poids-lourds par jour et 250 véhicules légers. La Mrae recommande la réalisation d'une étude de trafic routier plus approfondie notamment aux horaires de pointe et tenant compte des effets cumulés des projets précédents (Cartonnerie Ondulys, Promolog et JD Développement,) permettant d'identifier les incidences sur les réseaux routiers et les points d'échange empruntés, sur la qualité de l'air et le bruit. Des mesures plus ambitieuses d'évitement et de réduction sont à proposer, notamment par le recours à des modes actifs.

L'étude de dangers montre des effets thermiques sortant des limites de propriété. L'autorité environnementale recommande d'approfondir la réflexion pour contenir les effets thermiques à l'intérieur de la propriété et de démontrer qu'il n'y aura pas de risques supplémentaires dûs au projet d'entrepôt Promolog sur la parcelle voisine.

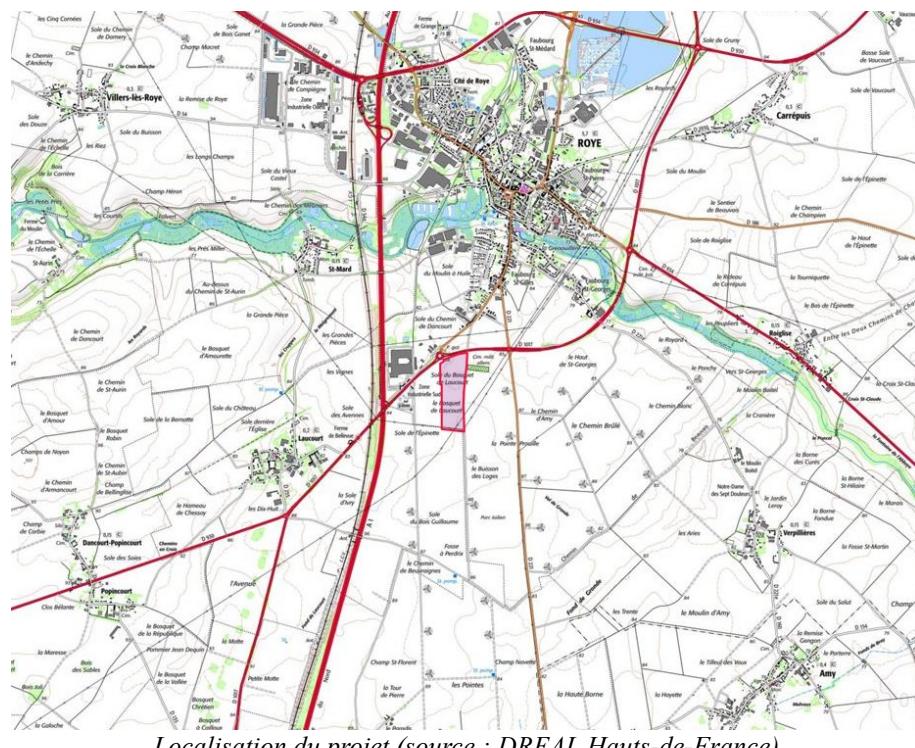
Les émissions de gaz à effet de serre du projet ne sont pas évaluées, ni la perte de stockage de carbone. L'autorité environnementale recommande d'étudier l'impact du projet sur le climat et de le compenser, en intégrant notamment ses impacts liés à l'artificialisation et au transport routier .

Avis détaillé

I. Présentation du projet

La société JD Développement envisage la construction d'une plateforme logistique de 58 788 m² de surface de plancher (hauteur à l'acrotère de 14,10 mètres), sur un terrain d'assiette de 170 415 m² (soit environ 17 hectares), situé sur la commune de Roye, dans le département de la Somme. Le bâtiment est destiné à être loué à un ou plusieurs locataires pour le stockage de leurs produits, en particulier à Cora dans un premier temps, pour remplacer son entrepôt proche existant, dont le devenir n'est pas précisé dans le dossier.

Ce projet prendra place dans la zone industrielle sud, sur les parcelles cadastrées ZO 0001, et ZN 0024, 0070, 0071, 0085 et 0086.



Il comprend notamment :

- la construction d'un entrepôt logistique dit « bâtiment A » abritant sept cellules de stockage variant de 500 m² à moins de 12 000 m² et de bâtiments annexes accueillant les locaux techniques et les bureaux administratifs ;
- une installation photovoltaïque en toiture de l'entrepôt d'une puissance d'environ 5 MWc ;
- l'aménagement d'une aire de stationnement pour 207 véhicules légers, de voiries pour la circulation des poids-lourds, l'accès aux quais de chargement et des aires de stationnement pour les poids-lourds ;

- la réalisation de plusieurs bassins de gestion des eaux pluviales et de confinement des eaux ;
- l'aménagement d'espaces verts paysagers.



Insertion du projet dans son environnement proche depuis le sud-ouest (source : étude d'impact page 121)

La future plateforme logistique relève du régime de l'autorisation environnementale au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), car elle est soumise à :

- autorisation pour les rubriques 1510-1 (765 929 m³ d'entrepôts couverts), 1450 (5 tonnes de solides inflammables) et 4755-2 (500 tonnes ou m³ alcools de bouche d'origine agricole et leurs constituants) ;
- déclaration pour les rubriques 2925-1 (ateliers de charge d'accumulateurs électrique de 450 kW) et 4320 (105 tonnes d'aérosols extrêmement inflammables).

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique n°39 (travaux, constructions et opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à dix hectares ou créant une emprise au sol de plus de 40 000 m²) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Le projet est soumis à déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) dite « loi sur l'eau », pour une surface de bassin versant interceptée d'environ 17 hectares.

Le projet est soumis à une demande de permis de construire.

Les dossiers reçus comprennent l'étude d'impact et l'étude de dangers, ainsi que les demandes d'autorisation environnementale et de permis de construire.

Le dossier indique que CORA dispose déjà d'une base logistique exploitée par Kuehne et Nagel à proximité directe des terrains du projet, mais que cette plateforme ne répond plus aux exigences de son activité (vétusté, taille, fonctionnalité). Elle a pris la décision de quitter ce site et de développer une nouvelle base logistique d'ici fin 2025. Le devenir du site actuel doit donc être considéré comme une partie intégrante du projet au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

L'autorité environnementale recommande d'inclure le devenir de l'entrepôt actuel dans l'étude d'impact

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.

L'étude d'impact et l'étude de dangers ont été réalisées par ICE Conseil d'Arradon (56), l'étude zone humide et l'inventaire écologique par la société Auddice, et l'étude acoustique par la société Venathec (étude d'impact page 9).

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique fait l'objet d'un fascicule séparé. Il ne reprend pas de manière synthétique l'ensemble des sujets traités dans l'étude d'impact, notamment des cartes localisant le projet par rapport aux enjeux environnementaux. Il comprend des illustrations, notamment un photomontage depuis l'entrée du site mais pas depuis le cimetière allemand.

Le cumul des incidences avec d'autres projets connus et la justification des choix du projet ne sont pas repris.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique avec la présentation du cumul des incidences avec d'autres projets connus ainsi que de la justification des choix du projet, puis 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 du projet avec les plans et programmes est examinée dans l'étude d'impact, par thématique.

L'analyse de sa conformité avec le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Roye est exposée sommairement pages 54-55, uniquement sous l'angle de l'utilisation des sols de la zone², et sans examiner les principaux articles réglementant celle-ci (hauteur et implantation des constructions, éventuel coefficient d'occupation des sols, aspect extérieur, clôture, réseaux...).

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Amiénois est cité page 54 sans aucun examen. L'analyse pourrait porter sur la relation entre le projet et les orientations du SCoT participant à l'organisation de l'espace métropolitain, telles que l'adoption d'une consommation foncière raisonnée, l'organisation d'un développement économique équilibré, le développement de l'usage des transports collectifs et alternatifs.

² Zone AUf : zone destinée à l'urbanisation future à vocation d'activités artisanales, industrielles légères, de dépôts, de commerces ou de services présentant peu de nuisances

La compatibilité du projet avec les enjeux du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie, avec les articles du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Somme aval et des cours d'eaux côtiers ainsi qu'avec son plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau, sont examinés aux pages 92-97.

L'autorité environnementale recommande d'analyser de manière plus approfondie l'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme de la commune de Roye ainsi qu'avec le schéma de cohérence territoriale du Grand Amiénois.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est présentée pages 131-139 de l'étude d'impact. Seule la régularisation de la cartonnerie Ondulys à Roye, dispensée d'étude d'impact par décision du 3 août 2020, est identifiée, car ayant fait l'objet d'une étude d'incidence et d'une enquête publique en 2022.

Par ailleurs, l'étude d'impact mentionne page 133 le projet de plateforme logistique de la société Promolog, filiale de la société JBD, prévu sur les parcelles voisines³. Le dossier de ce projet n'était pas encore instruit par les services compétents au moment du dépôt de la présente étude d'impact. Il a été depuis adressé pour avis à la MRAe le 3 août 2023 (dossier n°2023-7393).

L'examen des effets cumulés entre ces deux projets voisins porte sur les eaux, le paysage, les émissions sonores et le trafic routier, mais il mériterait d'être approfondi concernant ces trois dernières thématiques, au regard des incidences potentielles.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique page 18, que l'activité projetée de la plateforme logistique ne sera pas recensée comme installation Seveso au vu des quantités de matières dangereuses envisagées sur le site. Toutefois, ces quantités de matières dangereuses stockées ajoutées à celles du projet contigu de plateforme logistique portée par une filiale (Promolog A07 : société ad hoc dédiée au projet n°7393) de la même société pétitionnaire (JB Développement), pourraient engendrer des effets cumulés en matière de risques.

L'autorité environnementale recommande de développer l'analyse des effets cumulés du projet avec le projet voisin de plateforme logistique porté par la société Promolog sur les thématiques de paysage, de trafic routier, de bruit et de risques technologiques.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La justification des choix retenus est présentée pages 143-144 de l'étude d'impact.

Concernant l'implantation du site, les justifications apportées sont sa proximité avec l'actuelle plateforme logistique de la société de grande distribution CORA qui serait transférée sur la plateforme du projet.

³ Plateforme logistique sur 13,7 hectares, constituée de six cellules de stockage, de locaux techniques et administratifs ; l'accès au carrefour giratoire sera commun aux deux projets.

Le site du projet a été retenu pour la préservation des 180 emplois du site actuel sur la même commune, la pérennisation des contrats avec les entreprises locales de transport, la disponibilité du foncier nécessaire au projet, ainsi que la présence d'infrastructures de transport de qualité. L'étude indique que l'implantation du projet a également été étudiée dans les communes de Nesle et d'Estrées-Mons.

Cependant, elle n'apporte pas d'éléments sur les scénarios étudiés, ne justifie pas les choix retenus au regard des enjeux environnementaux et ne présente pas d'analyse comparative de ces variantes par rapport aux critères environnementaux.

La rénovation de l'entrepôt actuel mériterait d'être comparée au projet de transfert de plateforme logistique, notamment au regard de la consommation d'espace et des émissions de gaz à effet de serre induites.

Par ailleurs, l'étude de dangers montrant que des effets thermiques sortent des limites de propriété, il conviendrait d'analyser d'autres variantes permettant de contenir les effets à l'intérieur du site.

L'autorité environnementale recommande de présenter l'analyse des variantes

- portant sur la rénovation de l'entrepôt existant,*
- contenant les effets thermiques à l'intérieur du site,*
- traitant de l'implantation du site et de la forme des bâtiments,*
- pour aboutir à un projet ayant des impacts négligeables sur l'environnement et la santé.*

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 consommera 17 hectares d'espaces agricoles, et il entraînera l'imperméabilisation d'une partie du parcellaire, par la construction des bâtiments logistiques, des parkings et des voiries. Le projet voisin (Promolog) similaire, s'implantera sur 13 hectares.

Le projet entraînera l'imperméabilisation d'une partie du parcellaire, par la construction des bâtiments logistiques, des parkings et des voiries.

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface d'une trentaine d'hectares en cumulé, 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.

Les impacts de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation sont insuffisamment traités, notamment les impacts sur le stockage de carbone.

Des mesures de réduction de ces impacts sont proposées, notamment l'implantation de panneaux photovoltaïques, la végétalisation des espaces verts et la réalisation de chaussées réservoirs pour l'infiltration des eaux pluviales. Elles mériteraient cependant d'être développées. Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation et le stationnement, la conception et la mutualisation des parkings ou leur possible végétalisation sont à envisager. Si après réduction, des surfaces agricoles ou naturelles importantes persistent en artificialisation, des compensations, par exemple par la renaturation de friches sont à étudier.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'expliquer le dimensionnement du projet et la recherche d'optimisation des volumes dans l'objectif de réduire l'impact sur la consommation foncière ;*
- *d'étudier les impacts de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation sur le stockage de carbone ;*
- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *d'étudier des mesures de compensation de l'artificialisation des sols, dont par exemple des mesures de compensation de la consommation d'espace par renaturation de friches.*

II.4.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé dans un espace ouvert au sud de la ville de Roye, dans une zone déjà investie par des bâtiments industriels et à proximité de nombreux parcs éoliens.

L'élément patrimonial le plus proche se situe à plus d'un kilomètre du site visé par le projet.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Les éléments de l'atlas des paysages sont bien repris.

Le dossier comprend plusieurs photomontages (page 120 et suivante de l'étude d'impact), mais pas depuis l'est du projet (route départementale D221), ni depuis le nord-est (route départementale D1017 et D221), alors que le projet devrait être bien visible depuis ces voies de communication.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des photomontages d'insertion du projet, depuis l'est du projet (route départementale D221) ainsi que le nord-est (route départementale D1017 et D221).

➤ Prise en compte du paysage et du patrimoine

Les représentations graphiques présentent le bâtiment avec une toiture plate et des teintes grises et marrons s'inscrivant dans le style des bâtiments de la zone industrielle à proximité.

Depuis l'ouest de Roye, le projet sera implanté en second rideau derrière un ensemble de bâtiments logistiques bordant l'autoroute A1, atténuant probablement sa perception depuis cet axe routier majeur. Néanmoins, le projet sera visible depuis les routes départementales et le cimetière allemand en bordure du projet. Des plantations périphériques sont prévues (étude d'impact page 139).

Elles devront être suffisamment denses, et leur hauteur en rapport avec celle du bâtiment principal, afin de constituer un vrai filtre végétal atténuant l'impact visuel paysager.

L'autorité environnementale recommande de choisir des essences végétales présentant des caractéristiques répondant aux objectifs d'atténuation de l'impact visuel du projet et de son insertion paysagère.

II.4.3 Milieux naturels et biodiversité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet s'implante sur une zone de cultures⁴ en limite d'urbanisation, hors zone à dominante humide identifiée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin « Artois-Picardie ».

Dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet, trois sites Natura 2000 sont présents :

- la zone de protection spéciale (ZPS) FR2210104 « Moyenne vallée de l'Oise » à environ 19,4 kilomètres ;
- la ZPS FR2212007 « Étangs et marais du bassin de la Somme » à environ 19 kilomètres ;
- la zone spéciale de conservation (ZSC) FR2200369 « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval (Beauvaisis) » à environ 18,4 kilomètres ;
- la ZSC « Prairies alluviales de l'Oise de la Fère à Sempigny » à environ 20 kilomètres.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Un diagnostic de zone humide, ainsi qu'un diagnostic de la faune et de la flore ont été effectués (cf. annexe 2 et étude d'impact pages 49 et suivantes).

L'étude de caractérisation de zone humide réalisée sur le site et les parcelles voisines comprenant 32 sondages à la tarière manuelle jusqu'à une profondeur de 1,20 mètre et l'examen de la végétation, n'a pas révélé la présence de zone humide selon les critères pédologiques et floristiques.

L'inventaire floristique a été réalisé le 21 mars 2023. Les enjeux floristiques sont qualifiés de très faibles, le site étant occupé par des champs cultivés et leurs abords, et aucune espèce protégée ou patrimoniale ou exotique envahissante n'ayant été identifiée.

Au vu du contexte initial du site, un unique inventaire est recevable, d'autant que l'étude bibliographique confirme l'absence d'espèces protégées sur le territoire communal.

Concernant la faune, l'analyse bibliographique signale la présence d'espèces protégées d'amphibiens, de reptiles, d'oiseaux, de mammifères et de chiroptères (chauves-souris) sur la commune. L'étude (annexe 2 page 34/page 86 du fichier électronique « annexes ») indique que le site ne présente pas d'habitats favorables aux amphibiens et reptiles.

Aucun inventaire spécifique n'a été réalisé, mais une journée d'observation s'est tenue le 24 mars 2023 (cf. annexe 2 page 34/page 86 du fichier électronique « annexes »). Des espèces protégées

4 Légumes, fruits et céréales selon le registre parcellaire graphique 2022 (RPG) qui cartographie annuellement les cultures ou pâtures

d'oiseaux ayant été observées sur le site et à proximité, notamment le Petit Gravelot⁵, espèce protégée patrimoniale, un inventaire complémentaire a été réalisé le 20 avril 2023 pour vérifier que l'espèce ne niche pas sur le site. L'étude indique qu'il s'avère qu'elle niche au sein d'une gravière au nord de Roye et utilise le site pour se nourrir.

Concernant les mammifères, l'étude (annexe 2 page 37) indique la présence d'habitats naturels favorables à la présence de petits et grands mammifères, ainsi qu'aux chauves-souris. Neuf arbres du cimetière, en bordure du projet, sont identifiés comme pouvant servir de gîtes pour les chauves-souris (toutes protégées). L'étude ajoute que le site du projet peut servir comme zone d'alimentation.

Au vu de la présence avérée d'espèces protégées d'oiseaux sur le site (Bruant jaune, Petit Gravelot...) et de la présence potentielle de chauves-souris (toutes protégées), il conviendrait de compléter les inventaires à des périodes propices à leur observation.

➤ Prise en compte des milieux naturels

Les impacts attendus sur la faune et la flore sont faibles. L'étude écologique annexée à l'étude d'impact (annexe 2 pages 51 et suivantes/ pages 103 et suivantes du fichier électronique « annexes ») propose des mesures qui paraissent adaptées aux enjeux identifiés. Elles sont reprises sans précisions dans l'étude d'impact (page 61) et concernent le balisage de la bande enherbée ainsi que la végétation aux pieds des pylônes électriques, la mise en place d'un éclairage respectueux de la faune et des mesures d'accompagnement. Ces dernières, décrites pages 54 et suivantes de l'annexe 2, concernent la mise en place d'une gestion à vocation des espaces verts (maintien de zones refuges, fauche tardive), aménagements pour la faune (prairies fleuries, nichoirs, tas de pierres pour les reptiles, tas de bois ou de feuilles pour les petits mammifères et les amphibiens, aménagement en clôture pour le passage de la petite faune), elles mériteraient d'être complétées et précisées, en les détaillant (nombre) et en les localisant sur des cartes

Par ailleurs, des mesures de préservation du Petit Gravelot en phase travaux doivent être ajoutées, telles que l'évitement de la période de nidification pendant laquelle il vient se nourrir sur le site du projet.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter les mesures pour la préservation du Petit Gravelot pendant sa nidification, en adaptant la programmation de la phase travaux ;*
- *de garantir l'effectivité des mesures d'accompagnement issues de la mise en œuvre de la séquence éviter, réduire et compenser, au profit de la biodiversité, en apportant des précisions sur leur mise en œuvre et en les localisant.*

5 Espèce d'oiseau migratrice qui fréquente les milieux ouverts dépourvus de végétation à proximité des zones marécageuses et fleuves au cours lent

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

L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est présentée sommairement page 61 de l'étude d'impact. Elle ne cite que deux sites dans l'aire de 20 kilomètres autour du projet, alors que l'annexe 2 (page 13/page 65 du fichier électronique « annexes ») en cite quatre.

L'autorité environnementale recommande de mettre en concordance les données de l'étude d'impact concernant les sites Natura 2000 avec les informations de l'annexe 2.

Elle conclut sommairement qu'il n'est pas prévu que l'aménagement projeté ait une incidence sur un site Natura 2000. Cela mériterait d'être démontré par l'analyse des aires d'évaluation spécifiques des espèces les ayant justifiées. En effet, le Petit Gravelot (*Charadrius dubius*) observé sur le site, est cité dans le formulaire standard de données des espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation du site Natura 2000 FR2210104 « Moyenne vallée de l'Oise » à environ 19,4 kilomètres.

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation des incidences pour les sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet, en se basant notamment sur les aires d'évaluations spécifiques⁶ des espèces et des habitats naturels ayant conduit à leur désignation.

II.4.4 Ressource en eau

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est implanté dans le bassin versant de la Somme, hors périmètre de servitude de captage d'eau potable.

Le site relativement plat devrait limiter les ruissellements, mais l'imperméabilisation des surfaces nécessite de gérer les eaux pluviales lors des précipitations.

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

L'étude d'impact (page 138) indique que l'exploitation des deux plateformes logistiques sera à l'origine d'une consommation d'eau de 2 900 m³ par an chacune, soit 5 800 m³ au global.

Une étude hydraulique est présentée en annexe 5 de l'étude d'impact (pages 131 et suivantes du fichier électronique « annexes »).

Eaux usées

Les eaux usées domestiques et les eaux de lavage rejoindront le réseau public de collecte. Le réseau les acheminera vers la station de traitement de Roye dont la capacité nominale est de 11 000 équivalents habitants (EH) pour une charge actuelle de 8 208 EH en 2021. L'établissement représentera environ 126 EH de charge entrante complémentaire, soit 253 EH en cumulé pour les deux plateformes.

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.

Eaux pluviales

Les eaux pluviales seront gérées par bassin versant créés, et infiltrées à la parcelle, comme le préconise les dispositions du SDAGE, à l'aide de bassins d'infiltration et de chaussées réservoirs, dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale (étude d'impact page 91).

En cas d'incendie, les réseaux de collecte des eaux pluviales de voiries et de toitures en amont des ouvrages d'infiltration (bassins et structures réservoirs) sont protégés par des vannes motorisées et les eaux polluées sont dirigées vers deux bassins étanches de confinement, d'un volume total de 3 460 m³.

Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées transiteront par des séparateurs d'hydrocarbures avant d'être infiltrées. Pour limiter les impacts sur les rejets, les ouvrages et les installations de pré-traitement seront entretenus annuellement. Ces entretiens devront être spécifiés dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale.

L'autorité environnementale recommande au service instructeur de l'autorisation environnementale de spécifier dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale les entretiens des ouvrages et des installations de pré-traitement des eaux pluviales.

II.4.5 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est concerné par plusieurs réseaux d'énergie :

- des lignes électriques aériennes haute tension surplombent sa partie sud ;
- une canalisation de gaz franchit sa partie nord.

Le principal risque du projet est le risque incendie. Les produits combustibles sont du papier et carton, du bois ou matériaux analogues (meubles), des matières plastiques, des liquides combustibles, aérosols et liquides inflammables, ainsi que des produits dangereux pour l'environnement aquatique.

Les premières habitations sont à environ 200 mètres au nord (cf. page 128 de l'étude d'impact).

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

Engins explosifs

La commune de Roye a été intensément impactée par les deux conflits mondiaux. Des engins explosifs sont susceptibles d'être présents.

Un diagnostic de pollution pyrotechnique (annexe 4 à l'étude d'impact) s'appuyant sur la magnétométrie a permis de découvrir 1 528 cibles potentielles pyrotechniques allant de bombes d'aviation à des éclats de munitions sur environ 13 des 17 hectares du site.

La partie sud de la zone qui n'était pas libre, n'a pas fait l'objet de ces investigations.

L'étude d'impact page 67, mentionne des recommandations de l'étude de pollution pyrotechnique à suivre en amont de la phase travaux, mais celles-ci ne figurent ni dans l'étude d'impact ni dans son annexe 4. On relève uniquement des consignes générales en cas de découverte d'engins de guerre.

L'autorité environnementale recommande :

- *de poursuivre le diagnostic de pollution pyrotechnique dans la partie sud du site qui n'a pas fait l'objet d'investigations ;*
- *d'intégrer à l'étude d'impact les consignes de l'étude de pollution pyrotechnique à suivre en amont de la phase travaux.*

Risques industriels

Une étude de dangers (EDD) est jointe au dossier.

L'accidentologie du secteur a été étudiée à travers la base de données ARIA⁷ qui a recensé 207 événements français impliquant des entrepôts de matières combustibles entre 2009 et 2016, soit une moyenne de 25 événements par an (EDD page 38). L'analyse de l'accidentologie des autres sites similaires du groupe de la société JBD, qui ne recense aucun accident significatif (page 42 de l'EDD) ne recouvre cependant que la période avant mise en location. L'étude de l'accidentologie interne aux bâtiments loués par JBD Développement est à compléter.

Des panneaux photovoltaïques seront implantés en toiture du bâtiment logistique. L'analyse des potentiels de dangers (pages 50 et 52 de l'EDD) indique que les risques liés à la production d'énergie photovoltaïque n'ont pas été retenus en raison de la mise en œuvre de mesures réglementaires.

Deux types de phénomènes dangereux susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement local en situation accidentelle sont retenus (EDD page 98) :

- l'incendie d'une cellule de stockage (effets thermiques) avec propagation éventuelle aux cellules adjacentes ;
- l'émission de fumées toxiques suite à un incendie d'une cellule.

Des mesures de préventions et de ralentissement des incendies ont été adoptées. Les murs séparant les cellules des locaux de charge seront résistants au feu minimum 120 minutes (REI120) jusqu'en toiture et la toiture répondra à l'indice Broof t3⁸. Chaque cellule sera protégée par un système d'extinction automatique d'incendie (sprinkler), complété d'un dispositif de détection incendie autonome pour la cellule 01B (EDD page 69).

Les phénomènes dangereux ont fait l'objet de modélisations afin de caractériser leurs effets.

Concernant les phénomènes de dispersion de fumées, les modélisations de fumées générées par l'incendie d'une cellule et de trois cellules de stockage (incendie généralisé) n'ont pas mis en évidence d'atteinte de seuil d'effets à hauteur d'homme.

⁷ 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.

⁸ Indice Broof t3 : Classe de résistance au feu (définition de l'arrêté du 14/02/2003) pour les toitures garantissant un temps de passage du feu au travers de la toiture et une durée de la propagation du feu à la surface de la toiture supérieure à trente minutes.

Concernant les phénomènes d'incendie, compte tenu de la diversité des produits qui seront stockés au sein des cellules, plusieurs modélisations d'incendie ont été réalisées en considérant un stockage avec différents types de palettes et différents produits dont des liquides inflammables.

Elles montrent que les effets thermiques associés à l'incendie d'une cellule de stockage prise individuellement en feu sortent du site.

La modélisation de scénarios de propagation aux cellules adjacentes a été ensuite étudiée, avec également des effets thermiques sortant du site.

Les phénomènes dangereux, dont les effets sortent du site, sont qualifiés de majeurs et font l'objet d'une analyse détaillée (EDD page 154).

Celle-ci a pour objectif de justifier l'acceptabilité⁹ des phénomènes dangereux dont les effets sont susceptibles de sortir des limites de propriété, au regard des intérêts impactés et de la probabilité d'apparition de ces phénomènes.

En combinant la gravité, la probabilité et la cinétique, l'ensemble des phénomènes dangereux avec des effets thermiques est jugé acceptable selon le dossier.

Vis-à-vis de la maîtrise de l'urbanisation dans l'environnement proche, les propositions de limitations d'usage (ex. interdiction de construction à usage d'habitation dans les zones d'effets...) sont compatibles avec l'usage actuel des terrains impactés par ces effets selon l'étude.

Les zones impactées par les effets irréversibles concernent une voie communale et accotement ainsi que des terrains agricoles et les zones impactées par les premiers effets létaux concernent une bande de 2 mètres de large en limite de propriété ouest, où est prévu le deuxième entrepôt (EDD page 166).

Il conviendrait d'approfondir la réflexion afin de contenir les effets thermiques à l'intérieur de propriété et de démontrer que le projet de deuxième entrepôt n'aggravera pas la situation (effets dominos).

L'autorité environnementale recommande :

- *d'approfondir la réflexion pour contenir les effets thermiques à l'intérieur de la propriété ;*
- *de démontrer qu'il n'y aura pas de risques supplémentaires dus au projet d'entrepôt Promolog sur la parcelle voisine ;*
- *d'étudier les effets cumulés sur ce point et de prévoir des mesures complémentaires, le cas échéant.*

II.4.6 Mobilité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le trafic envisagé au sein de l'établissement est estimé au maximum à environ 100 poids-lourds par jour, soient 200 mouvements par jour et 250 véhicules légers (étude d'impact page 36). Ce trafic sera réparti sur l'ensemble de la journée, de 6h à 22h.

9 L'acceptabilité est déterminée en tenant compte du positionnement du couple gravité / probabilité de chaque scénario au sein de la matrice d'acceptabilité définie, de la comptabilité des résultats avec les prescriptions applicables aux entrepôts couverts (point 2 de l'annexe II de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017) ainsi que de la maîtrise de l'urbanisation

Les véhicules légers pourront venir de l'ensemble des voies de circulation du secteur, et les poids-lourds proviendront très majoritairement de l'autoroute A1 proche.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'impact de trafic est étudié page 36 de l'étude d'impact. L'étude de l'impact des effets cumulés tient compte du nouveau projet Promolog voisin mais ne tient pas compte de la cartonnerie Ondulys nouvellement implantée ni du transfert envisagé du site d'entrepôt actuel de Cora qui pourrait alors engendrer du trafic à la baisse.

Au regard du trafic estimé, il ressort qu'il représente respectivement une hausse d'environ 1 % du trafic actuel de l'autoroute A1, de 14 % sur la route départementale D1017 et 8 % sur la route départementale D934. En effet cumulé, sans compter les trafics de la papeterie Ondulys et sans compter la disparition éventuelle du trafic lié à l'entrepôt Cora destiné à être remplacé, l'EI indique plus de 400 mouvements de poids-lourds et 660 de véhicules légers par jour s'ajoutant au trafic actuel des axes routiers. Ceci correspond à une hausse de trafic de + 3 % sur l'A1, et respectivement 24 et 29 % pour les routes départementales D 1017 et D934 (EI p 137).

Ces proportions de trafic supplémentaires sur les réseaux existants non négligeables au regard des axes concernés, doivent conduire à la production d'éléments plus détaillés sur l'impact du projet en matière de déplacements, en particulier concernant l'impact du fonctionnement des principaux carrefours et points d'échanges¹⁰ empruntés par les camions.

La liaison entre l'autoroute A1 et le projet pourra s'effectuer par plusieurs itinéraires, dont la route départementale D4221 qui traverse la commune de Roye. L'impact de ce trafic doit être examiné plus précisément en comparant le trafic existant et le trafic ultérieur, et en proposant des mesures si nécessaire. Si le dossier constate sur Goole Maps un trafic normal à 8h et 20h à 8h et à 20H, la même source mérite d'être étudiée également aux heures de pointe, tous les ronds points présentant par exemple des ralentissements ou blocages vers 17h 30, sur des longueurs non négligeables, ce qui pourrait inciter les camions à traverser Roye.

L'autorité environnementale recommande d'établir une projection de la répartition des salariés et du trafic de poids-lourds et de véhicules légers par tranche horaire afin de justifier l'absence d'impact notable du projet sur les réseaux routiers et les points d'échange, en tenant aussi compte des incidences de la cartonnerie, du transfert éventuel du site existant de Cora et de l'entrepôt Promolog voisin du site, et de compléter les mesures le cas échéant.

➤ Prise en compte des mobilités

Pour réduire son impact sur le trafic des axes environnants, plusieurs mesures sont prévues (étude d'impact page 37) :

- implantation du projet à proximité d'axes d'envergure sans devoir traverser de zones densément habitées,
- présence de zones d'attente et d'aires de stationnement en nombre suffisant sur le site pour éviter tout engorgement sur la voie publique,
- organisation des réceptions/ expéditions de poids lourds tout au long de la journée (étalement du flux de trafic),

10 Carrefour giratoire à proximité, carrefour giratoire entre la D930 et la D1017 et échangeur autoroutier

- intégration de mesures pour favoriser les modes de déplacements doux des salariés (abri deux roues, covoitages, etc.)

L'étude d'impact pour le projet de plateforme logistique mentionne principalement les accès routiers, et cite les autres modes de transport. Malgré le contexte rural qui favorise les routes, le dossier devrait évaluer les connexions multimodales pour les employés et le mouvement des marchandises. Pour les employés, il conviendrait d'étudier l'impact de la mise en place d'une piste cyclable le long de la route de Paris entre le site et Roye (huit minutes en vélo). Pour le mouvement des marchandises, les mesures qui empêchent la traversée du village de Roye sont à examiner et proposer. Cette approche soutiendrait la durabilité environnementale du projet et son intégration locale. Cependant, si ces alternatives ne sont pas pertinentes, il convient d'expliquer les raisons sous-jacentes à cette conclusion.

L'autorité environnementale recommande d'examiner les connexions multimodales raisonnables pour les employés, en particulier l'intérêt de réaliser une piste cyclable vers le centre de Roye et le mouvement des marchandises du projet de plateforme logistique.

S'agissant d'un parking d'entreprise et d'un projet neuf, il est soumis à des obligations d'aménagement d'espaces réservés aux bornes de recharge pour les véhicules électriques et aux vélos, de pré équipements, ainsi que d'installation d'espaces sécurisés pour les vélos.

Ces équipements qui contribuent à la décarbonation des mobilités ne figurent pas formellement dans le dossier.

L'autorité environnementale recommande de mettre en place les équipements et installations rendus obligatoires par les textes de loi sur la mobilité, afin de participer à la décarbonation des mobilités.

II.4.7 Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet sera à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre durant les phases travaux et exploitation, auxquelles l'artificialisation des sols viendra ajouter avec une perte de stockage des capacités de stockage du site.

L'activité du projet consommera de l'énergie pour l'éclairage, la recharge des batteries des engins de manutention et l'alimentation des équipements électroniques et informatiques. Le chauffage du bâtiment sera assuré par une chaudière gaz d'une puissance de 2,5 MW, et une puissance de 450 kW sera installée dans les locaux de charge pour la recharge des chariots électriques.

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

La réduction des gaz à effet de serre est évoquée dans le cadre de la compatibilité avec le plan climat air énergie territorial (PCAET) du Grand Amiénois 2022-2028 (page 99 de l'étude d'impact).

Le projet prévoit plusieurs mesures visant la réduction des consommations et l'efficacité énergétique : éclairage par LED à l'intérieur, éclairage extérieur limité au minimum requis pour la sécurité du personnel et la circulation des véhicules en période nocturne ou de faible ensoleillement, bureaux conçus pour répondre à la RE2020, installation photovoltaïque en toiture de l'entrepôt d'une puissance de 5 MWc.

L'étude d'impact (page 38) indique par ailleurs que les solutions alternatives au chauffage gaz, de type pompe à chaleur ou chaudière biomasse, sont à l'étude.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer à l'étude d'impact, la recherche de solutions énergétiques alternatives et ses conclusions.

Cependant, le dossier ne comporte pas de bilan des émissions de gaz à effet de serre. Il ne chiffre pas les émissions liées au projet. Par ailleurs, l'imperméabilisation des sols va diminuer les capacités de stockage de carbone.

À défaut de calcul précis, l'Ademe considère qu'un hectare imperméabilisé dans un projet va relarguer 190 t eqCO₂ sur l'ensemble de la durée de vie du projet.

L'artificialisation des sols difficilement réversible et durable, pourra faire l'objet d'une compensation.

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 2020¹¹. Il est notamment à l'origine de près de 41 % des émissions de CO₂ dues à la combustion d'énergie en 2018.¹²

La phase travaux, et le projet lui-même (matériaux de construction, déblais et remblais) sont peu décrits dans le projet. Il conviendrait d'inclure une analyse de l'impact de ces derniers.

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).

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 écologique¹³.

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

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

13 [AVIS n° 2023-7296 et 2023-7353 rendu le 12 septembre 2023 par délégation de
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France](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%C3%A9taill%C3%A9es%20d%C3%A9taill%C3%A9es%20%C3%A0%20l%C3%A9vel%20%C3%A9tat%20%C3%A0%20l%C3%A9lev</p></div><div data-bbox=)

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 :

- en établissant un bilan des émissions de gaz à effet du projet, en phase travaux et en phase exploitation ;*
- en étudiant des mesures de réduction voire de compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation par exemple ;*
- en étudiant des mesures favorisant les déplacements des employés par mode autre que routier .*