



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

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

n°MRAe 2023-7393

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2023-7393 adopté lors de la séance du 3 octobre 2023 par
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 s'est réunie le 3 octobre 2023 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de plateforme logistique à Roye dans le département de la Somme.

Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Philippe Ducrocq, Philippe Gratadour, Pierre Noualhaguet, Anne Pons et Jean-Philippe Torterotot

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis le 3 août 2023 par la DREAL Hauts-de-France, unité départementale de la Somme, 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 29 août 2023 :

- le préfet du département de la Somme;*
- 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.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage 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 le 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.

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

L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L.122-1-1 du code de l'environnement).

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 PROMOLOG A07 envisage la construction d'une plateforme logistique de 49 964 m² de surface de plancher, sur un terrain d'assiette de 14 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. Il est situé au voisinage immédiat du projet de plateforme logistique de sa société mère, JB Développement, prévu sur 17 hectares¹.

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 JB Développement, 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 demande de tenir compte du devenir de l'entrepôt existant Cora (remplacé par la plateforme logistique de JB Développement) dans la recherche de solutions alternatives de localisation, dans le cadre de la démarche d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation des incidences sur l'environnement et la santé humaine, notamment en termes d'artificialisation des sols.

Des mesures sont proposées, comme la gestion des eaux pluviales en infiltration, mais le dossier ne démontre pas que cela permettra de compenser les impacts négatifs du projet. Il est nécessaire d'étudier en cohérence avec les orientations nationales et locales, mais aussi avec la réglementation, la mise en place de panneaux photovoltaïques en toiture et en ombrières des parkings.

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

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

Le trafic envisagé au sein de l'établissement est estimé au maximum à environ 200 poids-lourds par jour et 220 véhicules légers. L'autorité environnementale recommande la réalisation d'une étude de trafic routier plus approfondie notamment aux horaires de pointe et tenant compte des effets cumulés des projets pré-cités (Cartonnerie Ondulys, Promolog et JB 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 pour faciliter le recours à des modes actifs de déplacement.

L'étude de dangers nécessite d'être complétée par une étude plus poussée des effets dominos. Elle montre des effets thermiques sortant des limites de propriété et impactant la ligne haute tension présente sur le site de projet. L'autorité environnementale recommande d'approfondir la réflexion pour contenir les effets thermiques à l'intérieur de la propriété, pour éviter les impacts sur la ligne haute tension et de démontrer qu'il n'y aura pas de risques supplémentaires dus au projet d'entrepôt de JB Développement sur la parcelle voisine.

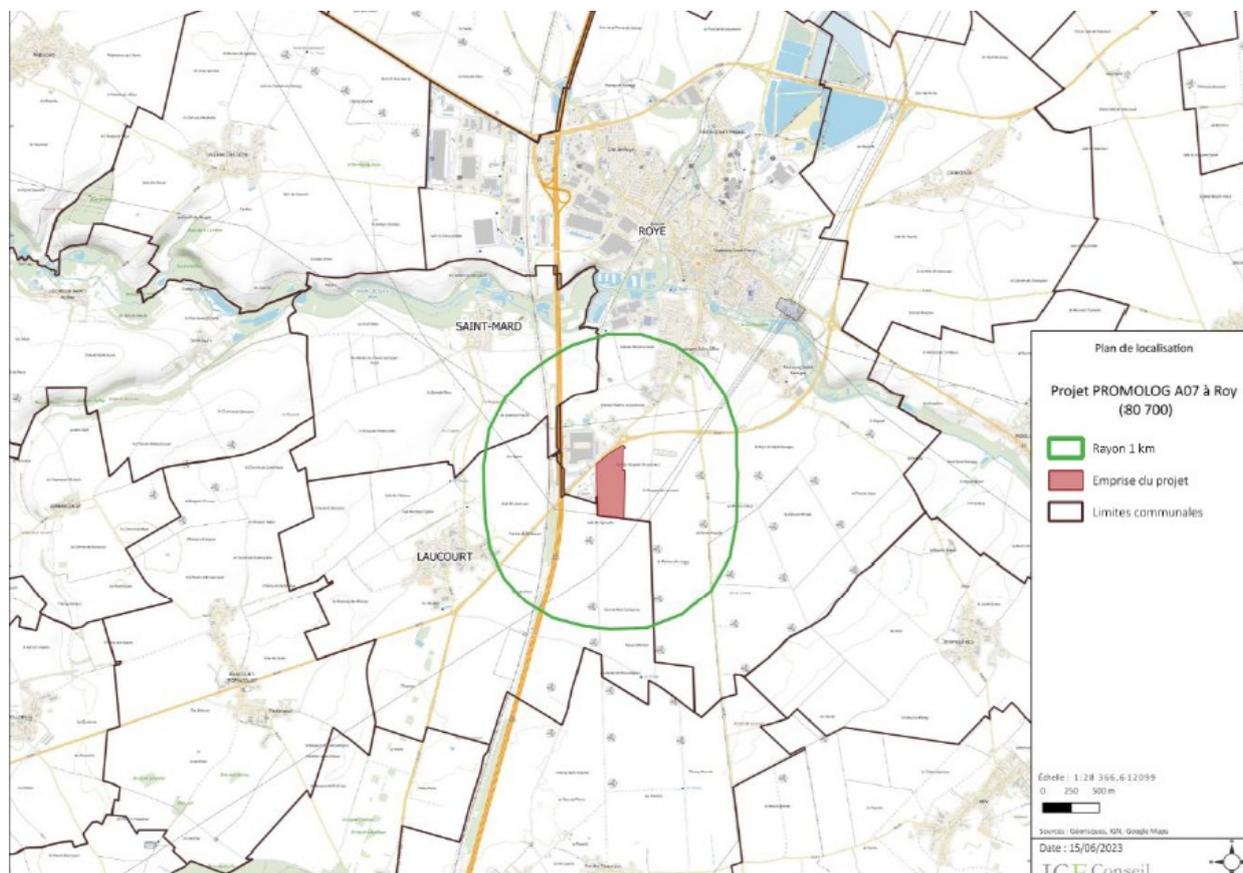
Les émissions de gaz à effet de serre du projet ne sont pas évaluées, ni la perte de stockage de carbone. L'autorité environnementale recommande d'étudier l'impact du projet sur le climat et de le compenser, en intégrant notamment ses impacts liés à l'artificialisation et au transport routier .

Avis détaillé

I. Présentation du projet

La société PROMOLOG A07 envisage la construction d'une plateforme logistique de 49 964 m² de surface de plancher (hauteur au faîtage de 14 m), sur un terrain d'assiette de 14 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. L'emprise totale du projet sera de 13,8 hectares en considérant les autres aménagements : bureaux, locaux techniques, stationnements, bassins, etc.

Ce projet prendra place dans la zone industrielle sud de Roye, sur un secteur actuellement agricole. Il est accolé au secteur de projet de la plateforme logistique de 58 788 m² de surface de plancher de la société JD Développement, dont la société PROMOLOG A07 est une filiale. Ce projet a fait l'objet d'un avis de la MRAe n° 2023-7296 et n° 2023-7353² le 12 septembre 2023.



Localisation du projet (source : étude d'impact page 11)

[2 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/7296_7353_avis_entrepot_roye.pdf](https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/7296_7353_avis_entrepot_roye.pdf)

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2023-7393 adopté lors de la séance du 3 octobre 2023 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Le projet comprend notamment :

- la construction d'un entrepôt logistique abritant six cellules de stockage variant de 2 000 m² à moins de 12 000 m² et de bâtiments annexes accueillant les locaux techniques et les bureaux administratifs ;
- l'aménagement d'une aire de stationnement pour 160 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, sur 4,6 hectares ;
- la réalisation de plusieurs bassins de gestion des eaux pluviales et de confinement des eaux sur 1,4 hectares.

Les espaces inutilisés seront enherbés et plantés ; ces aménagements paysagers seront réalisés sur 2,5 hectares.

Une ligne haute tension traverse le terrain d'implantation du projet en partie sud et deux poteaux électriques sont présents dans l'emprise du projet.

Le site fonctionnera en 2 x 8 heures ou 3 x 8 heures (en cas de nécessité) et générera 400 mouvements journaliers de poids lourds et 440 de véhicules légers.



Insertion du projet dans son environnement proche depuis le nord-ouest (source : étude d'impact page 129)

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), pour la rubrique 1510-1 (660 845 m³ d'entrepôts couverts) ;
- de la loi sur l'eau pour 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 52 hectares.

Elle relève également d'une déclaration pour les rubriques 1450 (900 kg de solides inflammables), 4755-2 (490 m³ d'alcools de bouche d'origine agricole et leurs constituants), 2925-1 (ateliers de charge d'accumulateurs électrique de 500 kW) et 4320 (50 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 dossier reçu comprend une étude d'impact et une étude de dangers.

La société JD Développement et sa filiale la société PROMOLOG A07 ont déposé à la même période deux dossiers d'autorisation pour des entrepôts situés à côté l'un de l'autre, dans la zone industrielle sud de Roye, avec des études réalisées par les mêmes bureaux d'études. Il aurait été intéressant d'étudier les impacts dans une seule étude, afin de mieux prendre en compte les impacts globaux de ces deux projets, en complément des impacts spécifiques à chacun des projets.

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, ni depuis l'autoroute, depuis laquelle sa visibilité est la plus fréquente.

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 la présentation 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 58-59 de l'étude d'impact, uniquement sous l'angle de l'utilisation des sols de la zone³, et sans examiner les principaux articles réglementant celle-ci (hauteur et implantation des constructions, éventuel coefficient d'occupation des sols, aspect extérieur, clôture, réseaux...).

La compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie, avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Somme aval et des cours d'eaux côtiers, sont examinés aux pages 101-106 de l'étude d'impact.

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.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est présentée pages 139-147 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 141 le projet de plateforme logistique de la société JBD, prévu sur les parcelles voisines⁴, qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 12 septembre 2023 (dossiers n°2023-7296 et 2023-7353).

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

Par ailleurs, l'étude d'impact indique page 19, 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 JB Développement (Société mère de PROMOLOG AO7), pourraient engendrer des effets cumulés en matière de risques.

3 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

4 Plateforme logistique sur 17 hectares, constituée de sept cellules de stockage, de locaux techniques et administratifs ; l'accès au carrefour giratoire sera commun aux deux projets.

L'autorité environnementale recommande de développer l'analyse des effets cumulés du projet avec le projet voisin de plateforme logistique porté par la société JB Développement 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 150-155 de l'étude d'impact.

Le site du projet a été retenu pour la disponibilité du foncier nécessaire au projet, sa situation dans un bassin d'emploi favorable, dans une zone industrielle, sur un terrain présentant de faibles enjeux de biodiversité et la présence d'infrastructures de transport.

Les friches du département ont été étudiées sans être retenues, du fait de leur surface trop petite, ou de l'éloignement de l'autoroute.

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.

De plus, le devenir de l'entrepôt existant Cora (remplacé par la plateforme logistique de JB Développement) ne semble pas avoir été étudié 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.

Par ailleurs, l'étude de dangers montrant que des effets thermiques sortent des limites de propriété, et peuvent impacter la ligne électrique haute tension. 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

- prenant en considération le devenir du site de l'entrepôt existant Cora,

- 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'espaces

Le projet consommera 13,8 hectares d'espaces agricoles, et il entraînera l'imperméabilisation de la majeure 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 (avec le projet contigu), 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 la végétalisation des quelques 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'expliciter 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 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, les anciens remparts de la commune de Roye, 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 128 et suivante de l'étude d'impact). Les vues au sol sont proches de la plateforme, et ne permettent pas de rendre compte des impacts en entrée et sorties de la zone d'activités via la route départementale 1017, ni depuis l'autoroute.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des photomontages dont la vue est suffisamment éloignée du projet depuis la route départementale 1017 et l'autoroute.

➤ 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 à proximité de l'autoroute A1. Le projet sera également visible depuis les routes départementales et le cimetière allemand à environ 260 m du projet. Des plantations périphériques sont prévues (étude d'impact page 125 et 126).

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

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet s'implante sur une zone de cultures⁵ 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 19,99 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 53 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.

⁵ Légumes et céréales selon le registre parcellaire graphique 2022 (RPG) qui cartographie annuellement les cultures ou pâtures

Au vu du contexte initial du site, un unique inventaire est recevable, d'autant que l'étude bibliographique indique l'absence d'espèces protégées recensées 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 d'oiseaux ayant été observées sur le site et à proximité, notamment le Petit Gravelot⁶, 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'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 (Bruyant 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.

L'autorité environnementale recommande de compléter les inventaires à des périodes propices à l'observation des oiseaux et des chauves-souris.

➤ 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 65) 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 écologique des espaces verts (maintien de zones refuges, fauche tardive), et d'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, surface) et en les localisant sur des cartes.

⁶ Espèce d'oiseau migratrice qui fréquente les milieux ouverts dépourvus de végétation à proximité des zones marécageuses et fleuves au cours lent

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 démarche éviter, réduire et compenser, au profit de la biodiversité, en apportant des précisions sur leur mise en œuvre et en les localisant.*

➤ 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 66 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 ayant justifiées les sites Natura 2000. 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 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 spécifiques⁷ des espèces et des habitats naturels ayant conduit à leur désignation.

II.4.4 Ressource en eau (quantité et qualité)

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

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

Le site relativement plat devrait limiter les ruissellements, qu'il appartient au propriétaire du site de ne pas aggraver vis-à-vis des parcelles voisines. L'imperméabilisation des surfaces nécessite en particulier de gérer les eaux pluviales lors des précipitations.

⁷ 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.

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

L'étude d'impact (page 146) 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, issu du réseau d'eau potable.

Une étude hydraulique est présentée en annexe 5 de l'étude d'impact (pages 125 et suivantes du fichier électronique « annexes »).

Eaux de ruissellement

Il est prévu que les eaux de ruissellement arrivant depuis l'extérieur du site soient arrêtées par un merlon périphérique, imposant l'accumulation et l'infiltration de l'eau sur la limite extérieure du site.

L'autorité environnementale rappelle les dispositions de l'article 640 du Code civil qui s'imposent au propriétaire du site :

" Les fonds inférieurs sont assujettis envers ceux qui sont plus élevés à recevoir les eaux qui en découlent naturellement sans que la main de l'homme y ait contribué.

Le propriétaire inférieur ne peut point élever de digue qui empêche cet écoulement.

Le propriétaire supérieur ne peut rien faire qui aggrave la servitude du fonds inférieur."

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 118 EH de charge entrante complémentaire, et 253 EH en cumulé pour les deux plateformes.

Eaux pluviales

Les eaux pluviales seront gérées par bassin versant interne au site, et infiltrées à la parcelle, comme le préconisent 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 103).

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 (liées à la détection automatique d'incendie, et donc a priori avant une éventuelle coupure de courant consécutive à l'incendie) et les eaux polluées sont dirigées vers deux bassins étanches de confinement, d'un volume total de 3 000 m³, selon les descriptions et explications détaillées en annexe 5. Il serait utile de préciser comment la configuration des surfaces permettra d'éviter que les eaux d'extinction incendie qui arriveraient au sol à l'extérieur du bâtiment de stockage n'aillent s'infiltrer dans les sols perméables enherbés à proximité (bassins versants 1, 2 et 3, potentiellement).

Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées transiteront par des décanteurs avant d'être infiltrées. Pour limiter les impacts sur les rejets, les ouvrages et les installations de pré-traitement devront être 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 est situé à 69 m du projet.

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 350 mètres au nord du projet (cf. page 47 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 été mené sur 9,8 des 14,3 hectares du site et a permis de découvrir 686 cibles potentielles pyrotechniques allant de bombes d'aviation à des éclats de munitions.

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 72, 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 ARIA⁸ 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 37).

Le projet intègre dans sa conception la possibilité d'implantation de panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment logistique. L'analyse des potentiels de dangers (page 49 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 100) :

- 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 t3⁹. Chaque cellule sera protégée par un système d'extinction automatique d'incendie (sprinkler), complété d'un dispositif de détection incendie autonome pour la cellule 02C (EDD page 67).

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

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.

Alors que les modélisations ont montré des effets thermiques touchant les cellules voisines (cf page 10 du résumé de l'étude de dangers), la modélisation d'un incendie généralisé n'est pas présentée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers d'une modélisation d'un incendie qui s'étende à une ou plusieurs cellules voisines de la cellule initialement concernée, voire d'un incendie généralisé à l'ensemble de l'entrepôt, ou à défaut de justifier l'absence d'une telle étude. Le cas échéant, devront en cohérence être réexaminés les volumes nécessaires pour la rétention des eaux d'extinction.

8 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.

9 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.

Les phénomènes dangereux, dont les effets sortent du site, sont qualifiés de majeurs et font l'objet d'une analyse détaillée (EDD page 207). Celle-ci a pour objectif de justifier l'acceptabilité¹⁰ 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 des terrains agricoles et une bande enherbée et les zones impactées par les premiers effets létaux concernent une bande de 2 mètres de large en limite de propriété et des bâtiments où est prévu le deuxième entrepôt (EDD page 219).

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'aggraverait 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 de JB Développement sur la parcelle voisine ;*
- *d'étudier les effets cumulés sur ce point et de prévoir des mesures complémentaires, le cas échéant.*

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'effets toxiques à hauteur d'homme.

Les impacts du fait de l'opacité des fumées sur les routes voisines, dont l'autoroute A1 (p201 de l'EDD), et du lessivage des fumées par la pluie ne sont pas réellement étudiés. Il est indiqué dans l'étude de danger (page numérotée 201) que les modalités d'information aux gestionnaires de cette infrastructure seront intégrées au plan de défense incendie de l'établissement, l'impact sur le trafic de l'opacité des fumées n'étant par ailleurs pas identifiée comme susceptible d'avoir un impact sur l'environnement local.

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.

¹⁰ 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

La modélisation de l'incendie de la cellule 4 (EDD page 174) montre que la ligne haute tension est impactée par un flux thermique de 16 kW.m². Considérant la faible probabilité (une fois tous les 1450 ans environ), cet impact n'est pas étudié. Le risque de chute des pylônes électrique présent sur le site de projet n'est pas non plus étudié.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers d'une analyse plus détaillée des impacts d'un incendie sur la ligne haute tension et les pylônes électriques, et de définir les mesures adaptées.

II.4.6 Mobilité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le trafic envisagé au sein de l'établissement est estimé au maximum à environ 200 poids-lourds par jour, soient 400 mouvements par jour et 220 véhicules légers (étude d'impact page 40). Ce trafic sera réparti sur l'ensemble de la journée, de 6h à 22h.

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 40 de l'étude d'impact. L'étude de l'impact des effets cumulés tient compte du projet de JB Développement voisin mais ne tient pas compte de la cartonnerie Ondulys nouvellement implantée qui va accroître le trafic global, ni du transfert envisagé du site d'entrepôt actuel de Cora qui pourrait avoir un effet inverse sur le trafic global.

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 500 mouvements de poids-lourds et 940 de véhicules légers par jour s'ajoutant au trafic actuel des axes routiers. Au regard du trafic estimé, il ressort que pour les véhicules légers, le trafic supplémentaire représente respectivement une hausse d'environ 2% du trafic actuel de l'autoroute A1, de 25 % sur la route départementale D1017 et 14 % sur la route départementale D934. Pour les poids lourds, 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 145).

Ces proportions de trafic supplémentaires non négligeables au regard des axes existants 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'échanges¹¹ 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 observe sur Google Maps un trafic normal à 8h et 20h, la même source

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

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 de JB Développement 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 41) :

- 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),
- intégration de mesures pour favoriser les modes de déplacements doux des salariés (abri deux roues, covoiturages, 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 la route, 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 à 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 d'une part les connexions multimodales raisonnables pour les employés, en particulier l'intérêt de réaliser une piste cyclable vers le centre de Roye, d'autre part 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 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 (option de base indiquée avant études complémentaires), et une puissance de 500 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 108 de l'étude d'impact).

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, devra 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 2020¹². Il est notamment à l'origine de près de 41 % des émissions de CO₂ dues à la combustion d'énergie en 2018.¹³

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.

En effet, 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).

¹² <https://www.notre-environnement.gouv.fr/actualites/breves/article/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports-une-baisse>

¹³ <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/f/2082/0/emissions-gazeffet-serre-secteur-1.html>

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 et de la Cohésion des Territoires¹⁴.

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 de serre 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.*

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, dimensionnement de la structure pour l'implantation future d'installation photovoltaïque en toiture.

Le pétitionnaire ne s'engage finalement pas sur l'utilisation d'alternative aux énergies fossiles comme l'utilisation de panneaux photovoltaïques, de pompe à chaleur ou de chaudière biomasse, ces deux dernières faisant l'objet d'études en cours.

L'autorité environnementale recommande de privilégier l'implantation de solutions énergétiques alternatives aux énergies fossiles type pompe à chaleur, chaudière biomasse, ou pompe à chaleur.

En raison de son importante surface de toiture et de parking, le projet constitue une opportunité pour produire de l'énergie renouvelable au moyen d'ombrières ou panneaux photovoltaïques.

L'autorité environnementale recommande d'étudier la mise en place de panneaux photovoltaïques sur toitures et ombrières sur parking afin de valoriser les surfaces imperméabilisées et produire de l'énergie solaire.

¹⁴ 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