



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet immobilier logistique et industriel
sur la commune de Saint-Crépin-Ibouwillers (60)**

**Étude d'impact (tranches 1 & 2) du 12 octobre 2023
et étude de dangers (lot 1 de la tranche 1) du 28 septembre 2023**

n°MRAe 2023-7571, 2023-7572, 2023-7573, 2023-7578 et 2023-7579

AVIS n°2023-7571, 2023-7572, 2023-7573, 2023-7578 et 2023-7579 rendu le 16 janvier 2024 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, sur le projet immobilier logistique et industriel sur la commune de Saint-Crépin-Ibouvillers dans le département de l'Oise.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis pour avis, à la MRAe :

- le 13 novembre 2023 par la communauté de communes des Sablons pour la demande de permis de construire des lots 1 et 2 ;*
- le 14 novembre 2023 par la DREAL Hauts-de-France, unité départementale de l'Oise, pour la demande d'autorisation environnementale du lot 1 ;*
- le 20 novembre 2023 par la communauté de communes des Sablons pour la demande de permis de construire des lots 3 et 4.*

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 novembre 2023 :

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

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 21 décembre 2023, Pierre Noualhaguet, 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.

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.

Le projet présenté par la société Percier Réalisation Développement (PRD) porte sur la création d'un parc d'activités logistiques et industrielles. Il se situe sur le parc d'activités logistiques et industrielles des Sablons, sur la commune de Saint-Crépin-Ibouwillers, dans le département de l'Oise.

Il est constitué de deux tranches prévoyant 146 589 m² de surfaces bâties sur une assiette foncière d'environ 35 hectares. Ces deux tranches comprennent sept lots destinés à recevoir des activités logistiques relevant du régime de l'autorisation ou de l'enregistrement au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement, des entreprises voire une activité industrielle pour le septième lot.

Les études d'impact et de dangers ont été réalisées par SOCOTEC ENVIRONNEMENT. L'étude d'impact s'attache à prendre en compte les opérations d'aménagement des tranches 1 et 2 et l'étude de dangers porte essentiellement sur le lot 1 de la tranche 1, constitué d'un entrepôt de stockage de matières combustibles. Le projet est insuffisamment décrit au sein de l'étude d'impact au regard de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Si l'étude d'impact a globalement intégré la notion de projet en considérant les tranches 1 et 2, compte tenu des incertitudes sur certains lots de la tranche 1 et sur l'ensemble de la tranche 2, l'étude d'impact ne permet pas une évaluation représentative de l'ensemble des impacts du projet, notamment en matière de gestion des eaux, de risques technologiques, d'émissions de gaz à effet de serre, voire de qualité de l'air si un projet industriel devait être retenu sur la tranche 2. Le pétitionnaire devra, lors de la mise en œuvre de chaque lot, s'assurer que l'étude d'impact n'est pas remise en cause et procéder à son actualisation le cas échéant.

Les solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ne sont pas présentées, de même que la démarche de recherche de terrains alternatifs pour implanter le projet, notamment au vu des enjeux du projet sur le trafic routier.

L'insertion paysagère du projet dans une large plaine agricole cultivée n'est pas suffisamment traitée et présentée, notamment par des vues proches et éloignées à partir de lieux représentatifs.

L'évaluation des incidences du projet des tranches 1 et 2 sur les sites Natura 2000 est à compléter avec l'ensemble des sites présents dans un rayon de 20 kilomètres.

L'estimation de la consommation d'eau potable par le projet en exploitation ainsi que la recherche d'économie de la ressource reposant par exemple sur le réemploi des eaux pluviales recueillies sont à présenter.

Alors que le projet prévoit sept lots sur deux tranches, l'étude de dangers porte uniquement sur le lot 1 correspondant à une activité logistique soumise à autorisation environnementale au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement. L'étude d'impact doit porter sur l'examen des risques technologiques du projet global, en particulier si les risques technologiques ne sont pas traités spécifiquement dans une étude de dangers.

Certains points de l'étude de trafic routier en annexe à l'étude d'impact, sont à clarifier, à illustrer et à analyser plus finement, tels que le trafic routier aux heures de pointe sur le réseau. La faisabilité des aménagements de carrefours giratoires pour limiter la congestion routière est à démontrer. La démarche de recherche d'alternatives et de réduction du trafic routier engendrés par les salariés lors de leurs déplacements domicile-travail n'est pas aboutie.

Le bilan carbone du projet est insuffisant car il se limite à estimer les émissions de gaz à effet de serre générés par le trafic sur l'emprise du site et à une échelle locale en dehors du site, selon une approche générique dont la pertinence n'est pas démontrée. Toutes les sources doivent être prises en compte, y compris la perte de capacité de stockage par l'artificialisation des sols. La neutralité carbone du projet à l'horizon 2050 doit être recherchée et à défaut, la démonstration que le projet est celui permettant une empreinte carbone la plus faible possible.

Avis détaillé

I. Présentation du projet

Le projet présenté par la société Percier Réalisation Développement (PRD) porte sur la création d'un parc d'activités logistiques et industrielles (résumé non technique page 8). Il se situe sur le parc d'activités logistiques et industrielles des Sablons, sur la commune de Saint-Crépin-Ibouwillers, dans le département de l'Oise.

Il s'implante sur des terres agricoles cultivées d'une superficie d'environ 35 hectares (parcelles ZK 0009 et ZK 0010), à proximité de l'autoroute A16, située à l'est, et de la zone d'activités de la Reine Blanche située au sud-est.



Vue aérienne du terrain d'implantation de la tranche 1 sur fond orange (au sud) et de la tranche 2 (au nord) (source : DREAL)

Le projet n'est clairement défini ni dans l'étude d'impact ni dans le document intitulé « description du projet », ce qui nuit à la bonne compréhension de ce sur quoi porte l'évaluation environnementale. Il semble qu'il comprend la réalisation des voiries et réseaux divers et l'aménagement des différents lots, dont bâtiments, voiries internes, etc. Il n'est pas clair s'il comprend le giratoire d'accès, *a priori* une partie du projet (cf. article L. 122-1 III du code de l'environnement).

Les différentes informations prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement pour la description du projet ne sont pas présentes, ou sont dispersées, par exemple l'« estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement », des hypothèses pouvant être prises pour les parties du projet encore en phase amont comme la tranche 2.

L'autorité environnementale recommande d'améliorer la description du projet dans l'étude d'impact, en conformité avec l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Le projet global compte deux tranches :

- la tranche 1 du parc d'activités prévoit 69 369 m² de surfaces bâties sur une assiette foncière de 177 639 m², 478 places de stationnement pour les véhicules légers (VL) et 14 places poids lourds (PL) avec 4 lots :
 - lot 1 : bâtiment de stockage (entrepôt à autorisation dit en blanc¹) avec l'aménagement d'un giratoire entre la zone d'activité des sablons (correspondant aux tranches 1 et 2) et du parc d'activité existant de la Reine Blanche, au sud-est ;
 - lot 2 : bâtiment de stockage (entrepôt à enregistrement) ;
 - lots 3 et 4 : deux villages d'entreprises proposant des cellules d'activités à destination de très petites entreprises et de petites et moyennes entreprises (TPE et PME) ;
- la tranche 2 prévoit 76 950 m² de surfaces bâties sur 169 879 m², 350 places de stationnement VL et 20 places PL. Elle est prévue à l'horizon 2030. Il ressort des vues aériennes que la tranche 2 permettrait l'extension des lots 1 et 2 respectivement par les lots 5 et 9 et l'ajout d'un lot 7 dont la destination ne semble pas connue. Les caractéristiques de ces lots ne sont pas définitives à ce jour.



Vue de la tranche 1 et de ses 4 lots et de la tranche 2 (source : page 8 du dossier loi sur l'eau)

La plateforme logistique de 47 687 m² de surface bâtie du lot 1 de la première tranche, s'implante sur un foncier de 114 062 m². Elle comprend sept cellules de stockage constituées de structures en béton et métalliques, d'une hauteur à l'acrotère de 14,2 mètres. Deux sous-cellules spécifiques sont dédiées aux liquides inflammables de 1 473 m² chacune (cellules C2A et C2B), et deux sous-cellules spécifiques sont dédiées aux aérosols, d'une superficie de 568 m² chacune (cellules C2C et C2D).

La création du parc d'activité fait l'objet d'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la rubrique 2.1.5.0 (rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, d'une surface totale de projet augmentée de la surface correspondant à la partie bassin naturel dont les écoulements sont interceptés supérieure à 20 hectares).

1 La typologie précise des produits stockés n'est pas connue.



*Vue du lot 1 de la tranche 1 comprenant le projet de giratoire
(Annexe PC04_2_Note_paysagere_PC_lot1_091023)*

Le lot 1 est soumis à autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour la rubrique 1510-1 (stockage de matières, produits et substances combustibles dans des entrepôts couverts) en tant qu'entrepôt entrant dans le champ de la colonne « évaluation environnementale systématique » en application de la rubrique 39.a) de l'annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (création d'un bâtiment sur une surface de plancher supérieure à 40 000 m²). Il comprend une étude de dangers.

L'étude d'impact porte sur le projet d'ensemble et intègre de manière détaillée la phase travaux et la phase exploitation, sous réserve de l'état des connaissances des caractéristiques des différents lots. La tranche 2 nécessitera une mise à jour de l'étude d'impact.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact déposée dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale du lot 1 et dans le cadre des quatre procédures de permis de construire (lot 1 à lot 4) et sur l'étude de dangers du lot 1, seul lot faisant l'objet d'une telle étude au titre de la procédure d'autorisation environnementale.

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 (page 2 sur 332 du PDF) et l'étude de dangers (page 18 sur 558 du PDF) ont été réalisées par SOCOTEC ENVIRONNEMENT. Les auteurs des documents annexes figurent en tête de ces mêmes documents.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté dans un fascicule séparé.

Sur la forme, la numérotation des pages est à revoir.

Le résumé non technique de l'étude de dangers est présenté aux pages 1 à 9 de celle-ci pour la demande d'autorisation environnementale.

Ce résumé porte uniquement sur le lot 1 de la première tranche, et expose notamment : les potentiels de dangers, les mesures de prévention/intervention/protection, l'analyse préliminaire des risques et l'évaluation de la gravité, l'analyse détaillée des risques évaluant la probabilité d'un incendie et la gravité des conséquences sur les personnes exposées, ainsi qu'une conclusion sur la maîtrise des risques d'accident susceptibles de survenir.

L'autorité environnementale recommande :

- *de revoir la numérotation des pages ;*
- *d'actualiser les résumés non techniques après compléments des études d'impact et de dangers.*

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

L'examen de l'articulation du projet avec les plans, schémas, programmes et documents de planification figure aux pages 277 à 308 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact indique que la tranche 1 s'implante en zone 1AU_i (zone constructible, à urbaniser à vocation logistique et industrielle) du plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 30 juin 2022, et la tranche 2 s'implante en zone 2AU_i. Or, le plan de zonage présenté page 277 ne mentionne qu'un seul type de zone (1AU_i) pour les deux tranches. Il est précisé que le PLU devra être modifié préalablement à la réalisation de la tranche 2.

L'analyse de la compatibilité du projet avec le règlement écrit, les orientations d'aménagement et de programmation n°4 (OAP) ainsi que le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) présente leur contenu sans conclure.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'éclaircir la situation concernant le zonage du secteur de la tranche 2 ;*
- *de poursuivre l'analyse de l'articulation du projet avec le règlement écrit, les orientations d'aménagement et de programmation n°4 (OAP) ainsi que le plan d'aménagement et de*

développement durable (PADD), en apportant des éléments permettant de conclure sur sa compatibilité avec le plan local d'urbanisme (PLU) ;

Concernant le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie 2022-2027, le dossier indique que la compatibilité sera assurée par le respect des modalités de gestion des eaux pluviales conformes à la réglementation avec la mise en place d'ouvrages d'infiltration, et sans aucun rejet direct ni prélèvement dans les aquifères de proximité (pages 290-302).

La commune n'est pas concernée par un schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

Le dossier indique que le projet n'est pas situé dans un secteur concerné par un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) et que les aménagements de gestion des eaux pluviales n'auront pas d'influence sur le risque inondation, ce qui assurera la compatibilité avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie 2022-2027.

Le cumul des incidences avec d'autres projets (pages 309-317) porte sur trois zones d'activités sur les communes voisines et une installation industrielle, toutes situées entre le projet de parc d'activités et l'accès autoroutier.

L'augmentation du trafic automobile est l'unique effet cumulé potentiel retenu, avec un impact de niveau modéré identifié à l'issue de l'examen.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact (pages 160-163) présente pour les aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, leur évolution en cas de mise en œuvre du projet (scénario de référence) et en cas d'absence de mise en œuvre. Il se concentre sur l'identification des enjeux modérés à forts en omettant la consommation d'espace, examinée uniquement sous l'angle du contexte agricole, sans considérer les autres enjeux associés (cf. chapitre II.4.1).

Le scénario de référence n'intègre pas la fin de la concession autoroutière, et donc des péages en 2031, i.e. à l'horizon de la deuxième phase d'aménagement.

Les atouts du site sont indiqués (page 326) avec une localisation proche d'autres activités économiques et à 45 kilomètres de la région parisienne, une desserte routière de qualité, et une sensibilité environnementale jugée raisonnable. L'étude d'impact indique qu'aucune solution de substitution n'a été envisagée. L'article R. 122-5-II-7° du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact comprenne une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine. En particulier, le projet s'inscrit dans un secteur avec des enjeux forts en matière de desserte routière avec une congestion du trafic déjà existant (cf. chapitre II.4.6).

Les partis d'aménagement étudiés (emprise foncière, surface de plancher, caractéristiques des aménagements de gestion des eaux pluviales, de voirie et paysagers...) prenant en compte les enjeux environnementaux dans le cadre de la démarche itérative d'évaluation environnementale ne sont pas présentés. Il est simplement indiqué (page 330) que les caractéristiques du projet ont

évolués au fil de l'eau afin de prendre en compte les enjeux et les incidences de l'aménagement.

La consommation de 35 hectares d'espace agricole pour les tranches 1 et 2, ainsi que l'artificialisation et l'imperméabilisation générées, constituent des incidences fortes de l'ensemble du projet pour lesquelles aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation n'est présentée.

L'autorité environnementale recommande :

- *de présenter la démarche de recherche de solutions de substitution raisonnables compte tenu des enjeux identifiés en particulier le trafic routier ;*
- *de présenter les différents partis d'aménagement envisagés pour prendre en compte les enjeux environnementaux du site, et permettant d'éviter, réduire voire compenser les impacts du projet.*

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation d'espace

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'implante sur un parcellaire agricole de 35 hectares.

Sur les 17,7 hectares de la tranche 1, 6,6 hectares correspondent à l'emprise au sol des bâtiments et environ 5 hectares aux voiries de desserte interne et aux aires de stationnement.

L'artificialisation envisagée des sols, et notamment leur imperméabilisation sur plus des deux tiers du terrain d'assiette, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols, une diminution des capacités de stockage du carbone et de manière générale une disparition des services écosystémiques².

Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire les effets d'imperméabilisation, telles que la végétalisation des parkings et des toitures, un aménagement différent avec des bâtiments plus hauts, ne sont pas envisagées.

L'étude d'impact ne traite pas spécifiquement de la question de la consommation d'espace générée par le projet sur les 35 hectares. Elle se limite à considérer qu'il n'y a pas d'effets cumulés du projet avec les autres zones d'activités dans un rayon de six kilomètres, sans apporter aucune analyse quantitative ni qualitative (page 316 de l'étude d'impact).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts liés à la consommation d'espace et d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et de moindre imperméabilisation des sols.

² Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L. 110-1 du code de l'environnement).

II.4.2 Paysage

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'implante dans l'entité paysagère « Plaine des Sablons ». Il est entouré de parcelles cultivées.

La zone d'implantation du projet n'est pas concernée par des servitudes d'un site inscrit ou classé, et elle ne figure pas dans la liste des panoramas remarquables annexée au schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la communauté de communes des Sablons.

Le projet viendra accentuer la modification du paysage agricole initiée par le parc d'activités présent au sud-est.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Le dossier qui présente plusieurs vues en perspective et architecturales, ne permet pas de percevoir l'insertion paysagère du projet dans son environnement de manière suffisante. L'ajout d'autres vues éloignées depuis la plaine permettrait de mieux l'appréhender.

Les notices paysagères fournies pour chaque lot présentent des vues aériennes de chaque bâtiment et de son environnement. Il n'y a pas de photomontages pour apprécier l'insertion du projet dans son environnement en considérant les tranches 1 et 2 et en permettant des comparaisons avec et sans le projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des perspectives proches et éloignées, représentant l'insertion paysagère du projet dans son environnement, pour les tranches 1 et 2. Des photomontages à feuilles tombées devront également être réalisés.

➤ Prise en compte du paysage

Les principales mesures d'évitement et de réduction portent sur l'homogénéité du bâti (couleurs et forme), et la création d'espaces verts (plantations et pelouses). La réalisation de photomontages permettra d'apprécier l'intégration paysagère du projet.

II.4.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

On recense quatre sites Natura 2000 dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet. La zone spéciale de conservation (directive « habitats ») n°FR2200371 « Cuesta de Bray » la plus proche est à 7,5 kilomètres au nord du site.

La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I, « Réseau de cours d'eau salmonicoles du Pays de Thelle », n°22040020, est à 3,3 kilomètres à l'est et à 5 kilomètres à l'ouest du projet.

Le site est constitué d'un habitat naturel de type « monoculture intensive avec marges de végétation spontanée », et il offre peu de relief intéressant pour la faune. Il ne comprend pas de bosquet, ni de haie ou d'habitat arboré.

Le site est bordé dans sa partie est par l'autoroute A16 qui constitue un obstacle aux continuités écologiques dans le sens est-ouest.

Une zone de prairie mésophile se trouve entre l'autoroute et le site.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Flore

L'inventaire de la flore réalisé entre août 2021 et juin 2023, a permis de relever 80 espèces végétales non patrimoniales, et aucune espèce exotique envahissante. La Bruyère cendrée, mentionnée dans la bibliographie car observée en 1982, n'est pas présente sur le site.

Faune

L'inventaire de la faune a mis en évidence la présence de dix-sept espèces d'oiseaux sur l'aire d'étude et ses abords immédiats. Parmi celles-ci, deux espèces nichent directement sur le site d'étude (Alouette des champs et Bergeronnette grise) et deux espèces sont contactées uniquement en migration (Pipit farlouse et Vanneau huppé). L'hiver, cinq espèces ont été contactées, dont le Busard Saint-Martin, déjà observé en période de nidification, et qui est inscrit à l'annexe I de la directive Oiseaux « Quasi-menacé » en Europe et en Picardie. Ce couple a été observé se posant et chassant sur le site. La nidification a lieu au sein de parcelles agricoles de céréales hors site d'étude.

Le Bruant proyer nicheur « en danger » en France et le Bruant jaune considéré comme « vulnérable » ont également été observés à proximité ou aux abords du site.

En l'absence de bâtiment et d'arbre mature sur le site, aucune possibilité de gîte n'a été constatée pour les chauves-souris. Les enregistrements acoustiques nocturnes réalisés une nuit d'août 2020 à l'appui de deux enregistreurs placés à l'est du site, ont permis de contacter cinq espèces dont trois sont « quasi-menacées » à l'échelle nationale (Noctule de Leisler, Sérotine commune et Pipistrelle commune) voire à l'échelle régionale pour les deux premières.

Les investigations ont mis en évidence une faible activité des chauves-souris sur la partie est du site, avec l'utilisation de la haie située entre le site et l'autoroute A16 comme axe de déplacement pour plusieurs espèces.

Quinze espèces d'insectes ont été recensées, mais aucune n'est menacée ou protégée. Toutefois, le Criquet noir-ébène est « quasi-menacé » en Picardie.

Les informations sur les dates et les conditions météorologiques des inventaires faunistiques sont incomplètes et ne permettent pas de confirmer qu'elles étaient favorables.

L'autorité environnementale recommande d'apporter des précisions sur les dates et les conditions météorologiques de réalisation des inventaires faunistiques et de justifier de leur suffisance et leur représentativité pour observer les espèces selon leur cycle de vie.

➤ Prise en compte des milieux naturels

L'aménagement paysager du projet prévoit la création d'une frange boisée périphérique sur une bande d'une vingtaine de mètres, ainsi que 1 300 arbres, 5 400 jeunes plants et baliveaux et 52 700 m² de prairie qui s'ajouteront pour constituer des corridors écologiques.

Les bandes boisées périphériques ainsi que les corridors boisés internes, devraient être favorables à l'activité des chauves-souris voire la renforcer, du fait de leur proximité avec les haies existantes et de la liaison qu'elles créeront entre le site et les deux bosquets dans la plaine au nord-ouest.

La phase travaux aura des impacts sur les chauves-souris, les oiseaux et les insectes qui occupent le site, en raison des nuisances de chantier (bruit, vibration, lumière...) et de la disparition temporaires de zones d'habitat et de chasse. La proximité des travaux avec la zone mésophile et la haie constituant un refuge et une zone de nourrissage à l'est du site, pourra également déranger la faune

qui l'occupe.

Les mesures d'évitement et de réduction portent notamment sur la programmation des interventions afin de tenir compte des périodes sensibles selon les groupes d'espèces concernées (pages 230-231) et l'adaptation des caractéristiques du projet aux secteurs sensibles.

Les impacts permanents du projet sur la biodiversité en phase exploitation, portent sur les mêmes taxons que ceux de la phase travaux et sont comparables en raison de l'artificialisation des milieux réduisant l'attrait pour certaines espèces. D'autres incidences proches s'y ajoutent telles que la perturbation du cycle biologique des espèces liée à l'éclairage nocturne et l'augmentation du risque de mortalité lors de collisions avec les surfaces vitrées des bâtiments.

Les principales mesures d'évitement et de réduction portent sur la réalisation de trames paysagères favorables à la faune, la gestion différenciée des espaces verts diversifiés et des plantations (en fonction des cycles biologiques des espèces), l'installation de gîtes artificiels pour la faune (tas de bois, hôtel à insectes, pierriers, nichoirs à oiseaux...), la mise en place d'une clôture perméable à la petite faune, l'adaptation de l'éclairage nocturne (puissance des ampoules, orientation du flux lumineux, densité de lampadaires, horaires de fonctionnement), ainsi que des dispositions techniques pour rendre visibles les obstacles telles que les surfaces vitrées.

Les mesures présentées ne sont ni localisées ni quantifiées pour celles qui peuvent l'être (ex : nombre et conditions d'implantation des nichoirs à oiseaux).

L'autorité environnementale recommande de détailler les mesures en faveur de la faune, en précisant les conditions d'implantation retenues (nombre, localisation, hauteur, orientation des nichoirs à oiseaux par exemple).

Avec cette séquence de mesures en faveur de la faune, l'impact résiduel sur les oiseaux est considéré faible et celui sur les chauves-souris négligeable.

Un suivi par un écologue est prévue à la mise en service ou après la mise en service selon les mesures (page 274).

L'autorité environnementale recommande au porteur de projet de définir et fournir un plan de contrôle des mesures de protection de la biodiversité de nature à pouvoir être inscrit dans l'arrêté d'autorisation afin de permettre leur contrôle ultérieur.

➤ Évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 porte uniquement sur la zone spéciale de conservation « Cuesta de Bray » (pages 122-124), située à plus de sept kilomètres. Elle conclut à l'absence d'incidence, en raison de l'inexistence d'habitats naturels des espèces ayant justifié la désignation de ce site et l'absence d'observation de ces espèces (pages 179 et 222-223), sur le périmètre du projet.

Les zones spéciales de conservation FR2200376 « Cavité de Larris Millet à Saint-Martin-le-Nœud », FR2200369 « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval (Beauvaisis) » et FR2200377 « Massif forestier de Hez-Froidmont et Mont César », localisées dans un rayon compris entre 17 et 20 kilomètres autour du projet, ne sont pas examinées.

Il convient de compléter l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 en démontrant

l'absence d'incidence pour l'ensemble des sites présents dans un rayon de 20 kilomètres et des espèces ayant justifié leur désignation.

L'autorité environnementale recommande de conduire l'évaluation sur l'ensemble des sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 kilomètres autour des limites du projet et sur lesquels le projet peut avoir une incidence :

- *en référençant les espèces et habitats d'intérêt communautaire identifiés au formulaire standard de données ;*
- *et en analysant les interactions possibles entre les milieux destinés à être artificialisés et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.*

II.4.4 Eaux et milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Deux nappes sont présentes au droit du site : la « Craie du Vexin normand et picard » FRHG201 en partie supérieure des sols et l'« Albien-néocomien captif » FRHG218 en partie inférieure.

Le site n'est pas concerné par le phénomène de débordements de nappe.

Les sols en couverture présentent une faible perméabilité, défavorable à l'infiltration des eaux de la parcelle.

La commune est située en zone de répartition des eaux (ZRE) liée à l'aquifère de la nappe de l'Albien.

Le site présente une déclivité dans les directions nord-sud et ouest-est.

La modification de la topographie, l'imperméabilisation des bassins versants et la modification voire la suppression des zones tampons existantes pourraient avoir des incidences notables sur l'hydrologie superficielle en phase travaux et exploitation.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Eau

L'estimation de la consommation d'eau potable par le projet en exploitation, au-delà de l'eau nécessaire à la lutte incendie, n'est pas précisée. La justification que la ressource en eau potable du territoire est suffisante pour accueillir ces nouvelles activités n'est donc pas démontrée.

Pour le dernier lot de la tranche 2, l'activité est vaguement mentionnée (industrielle ou logistique). En cas d'activité industrielle, des besoins en eau significatifs pourraient être nécessaires, ce qui n'est pas pris en compte.

L'autorité environnementale recommande d'estimer la consommation d'eau du projet en phase exploitation et de justifier que la ressource en eau du territoire est suffisante pour répondre aux prélèvements générés par le projet.

Eaux pluviales et eaux d'extinction d'incendie

Les eaux pluviales seront collectées puis :

- orientées vers des bassins de rétention avant infiltration pour les lots 1 et 2 ;
- orientées directement vers des bassins d'infiltration pour les lots 3 et 4.

Les eaux pluviales de voiries et de parkings imperméabilisés, susceptibles d'être pollués, font l'objet d'un traitement par séparateur d'hydrocarbures avant infiltration.

Des noues d'infiltration sont également prévues pour l'infiltration des eaux pluviales.

L'étude d'infiltration réalisée selon le plan d'implantation des bassins de gestion des eaux pluviales a démontré une perméabilité correcte à une profondeur de cinq mètres, et une perméabilité très faible en surface. La couche argileuse imperméable sera donc remplacée localement par de la craie pour permettre leur infiltration.

La rétention des eaux d'extinction incendie se fera dans un bassin étanche pour les lots 1 et 2.

Eaux usées

Les eaux usées de la tranche 1 seront rejetées dans le collecteur public après avoir été relevées en raison de la faible profondeur de celui-ci. Ce collecteur franchira la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Reine Blanche au sud, puis il acheminera les effluents à la station d'épuration de Villeneuve-les-Sablons à 7 kilomètres qui dispose d'une réserve capacitaire d'environ 1000 EH³).

La charge organique à traiter des lot 1 et 5 est estimée à 140 EH, celle des lot 2 et 6 à 60 EH, celle du lot 3 à 50 EH, celle du lot 4 à 30 EH et celle du lot 7 à 45 EH, soit 325 EH. L'étude d'impact intègre la tranche 2 dans la limite de la connaissance des caractéristiques des différents lots qui la constituent. L'étude d'impact sera à mettre à jour.

Le lot 7 de la tranche 2 pourrait être un bâtiment logistique ou industriel (page 192). L'étude d'impact apporte peu d'éléments sur le ce lot or en cas d'activités industrielles, des rejets plus importants ou plus spécifiques pourraient intervenir.

Zones humides

L'étude de caractérisation s'appuyant sur neuf sondages pédologiques ainsi que sur l'absence d'une végétation déterminante, n'a pas mis en évidence la présence de zone humide (pages 132-137).

- Prise en compte de la ressource en eau

Eau potable

Des mesures en faveur des économies d'eau qui relèvent des bonnes pratiques sont mentionnées (sensibilisation des usagers, chasses à double flux...), mais aucune ne prévoit le réemploi des eaux de pluie pour des usages compatibles.

L'autorité environnementale recommande de rechercher des mesures d'économie de la ressource en eau comme le réemploi des eaux pluviales.

Eaux pluviales et eaux d'extinction d'incendie

La gestion des eaux pluviales s'effectuera via des noues et des bassins d'infiltration à ciel ouvert, dimensionnés pour une pluie d'occurrence vicennale, et au moyen d'une surverse de sécurité sur les voiries et les parkings pour les pluies d'occurrence supérieure. L'étude d'impact indique qu'aucun rejet dans un réseau extérieur au projet n'est prévu. Il conviendrait de préciser quel volume pourrait être retenu sur l'emprise du projet et à quelle pluie de retour ce volume correspondrait.

L'autorité environnementale recommande de préciser à quelle pluie de retour correspondrait le volume retenu pour chaque lot et/ou sur l'emprise du projet en considérant les capacités d'infiltration et/ou de rétention de chaque lot et les réserves disponibles sur les voiries et parkings

3 Équivalent-Habitant : charge organique biodégradable ayant une demande biochimique d'oxygène en cinq jours (DBO5) de 60 grammes d'oxygène par jour. L'unité de mesure permet d'évaluer la capacité d'une station de traitement des eaux usées.

au vu de la topographie du site et de la conception des aménagements.

Les eaux et écoulements susceptibles d'être pollués lors d'un sinistre, seront recueillis dans un bassin étanche de confinement, d'une capacité de 1 907 m³ pour le lot 1 comme indiqué dans le fichier Note_hydraulique_lot_1_indice_C_12102023 et de 1429 m³ pour le lot 2 comme indiqué dans le fichier PC04_2_Note_hydraulique_lot2 dimensionnés selon le guide pratique D9A « Dimensionnement des rétentions des eaux d'extinction d'incendies ». Ces notes présentent le cheminement des eaux d'extinction d'incendie, notamment des eaux quittant les bâtiments par débordement sur l'aire de béquillage ou les quais, pour rejoindre les réseaux d'eaux pluviales de voirie puis des bassins étanches ; ne sont pas précisées les dispositions prises pour que les eaux d'extinction ruisselant sur les voiries ne rejoignent, pour partie, pas les surfaces non imperméables adjacentes (espaces enherbés...).

Les volumes d'eau à mettre en rétention comprennent les besoins pour la lutte extérieure pendant deux heures au minimum, les moyens de lutte intérieure contre l'incendie (sprinkleurs...), le volume d'eau liée aux intempéries ainsi que la présence éventuelle d'un stock de liquides. Le volume d'eau d'extinction retenu dans l'étude devra, le cas échéant, être revu à la hausse en fonction de l'avis que le service départemental d'intervention et de secours (SDIS) pourra émettre dans le cadre des différentes procédures (permis de construire, ICPE...).

Le risque d'incendie n'est pas retenu pour les lots 3 et 4. Cependant, en cas d'incendie sur ces bâtiments, la configuration actuelle des ouvrages, avec l'absence d'ouvrage de rétention, conduirait probablement à orienter les eaux d'extinction incendie directement vers des bassins d'infiltration.

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser les mesures prises pour éviter que les eaux d'extinction rejoignant les voiries ne puissent pas, pour partie, rejoindre les surfaces non imperméabilisées adjacentes ;*
- *de préciser les mesures retenues pour empêcher le transfert des eaux d'extinction d'incendie vers les bassins d'infiltration des eaux pluviales en cas d'incendie sur les secteurs non équipés de bassins de rétention ;*
- *le cas échéant, de vérifier si les besoins en eau et les capacités de confinement sont suffisantes au vu des préconisations des services de secours en matière de besoins en eau pour l'extinction d'un incendie, en particulier si l'incendie dure plus de deux heures.*

II.4.5 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'autoroute A16 longe le site du projet à l'est, et les routes départementales RD5 et RD205 se trouvent à proximité.

Le site est voisin, dans sa partie est, de deux installations classées au titre de l'environnement (plateforme logistique et installation industrielle spécialisée dans la fabrication de composants pour l'industrie aéronautique et aérospatiale).

Les premières habitations se situent à 600 mètres au nord-est du projet.

Le dossier du lot 1 déposée dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale comprend une étude de dangers. Le chapitre II.4.5 du présent avis fait essentiellement référence aux éléments de cette étude de dangers, l'étude d'impact des tranches 1 et 2 ne traitant pas suffisamment des risques technologiques pour l'ensemble des lots.

En effet, l'étude d'impact porte sur le projet global et doit analyser les incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné, conformément à l'article R. 122-5-II-6° du code de l'environnement.

Le risque incendie est présenté très succinctement aux pages 211-212 et 218 de l'étude d'impact, et de manière très générique. En matière d'incidence, seul le risque de perte de visibilité sur les axes routiers par les fumées de l'incendie est mentionné. Sans aucune modélisation, il est indiqué que la RD5, la RD205 et l'A16 seraient susceptibles d'être atteintes et la fermeture des voies concernées est retenue comme mesure de réduction. Il n'est pas précisé si cette analyse vise le projet dans sa globalité ou seulement le lot 1.

En l'état du dossier, l'étude d'impact ne permet pas de disposer d'une vision globale des risques technologiques du projet dans son ensemble. L'autorité environnementale ne peut donc pas se prononcer sur la compatibilité du projet avec son environnement en situation accidentelle. Il conviendrait de disposer d'une cartographie pour l'ensemble du projet permettant d'identifier, par type d'effets, ceux susceptibles de sortir de l'emprise du site et de justifier que l'objectif de contenir les zones d'effets au maximum à l'intérieur du site est atteint.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en analysant les risques technologiques de l'ensemble des entrepôts de stockage et autres installations industrielles le cas échéant, selon une approche majorante, permettant de garantir que le projet global sera compatible avec son environnement en situation accidentelle (mesures de maîtrise des risques, emprise maximale des zones d'effets des phénomènes dangereux, dispositions pour contenir les zones d'effets à l'intérieur des limites du projet, effets dominos d'origine interne et externe...). En cas de modification dans la conception d'un lot par rapport aux hypothèses de l'étude d'impact du projet, il conviendra de s'assurer que l'approche majorante n'est pas remise en cause et dans la négative, de procéder à une actualisation de l'étude d'impact globale afin d'intégrer les incidences qui n'ont pu être identifiées ni appréciées par l'étude d'impact antérieure.

Concernant le lot 1, la cellule 2 comprendra cinq sous-cellules dédiées aux produits inflammables, aux aérosols et à des produits combustibles. Les autres cellules sont dédiées à des produits combustibles. Des panneaux photovoltaïques seront installés en toiture du lot 1.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'étude de dangers du lot 1 examine l'environnement du site (activités industrielles, habitations, infrastructures et milieux naturels), puis identifie les potentiels de dangers conduisant à des risques d'incendie et en conséquence, des risques de pollution des eaux et des sols, de dispersion de fumées toxiques

L'accidentologie étudiée au travers de la base de données ARIA⁴ qui reprend les accidents et incidents survenus sur des installations similaires, recense 130 accidents sur la période 2003-2023, y compris des incendies d'entrepôts recouverts de panneaux photovoltaïques en toiture. Le risque majeur retenu est l'incendie.

L'identification des mesures de maîtrise des risques prévues sur le site du lot 1, comportent d'une

4 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.

part des éléments visant à prévenir les accidents majeurs (gestion des stocks, consignes de sécurité...) et d'autre part des éléments de limitation de leurs conséquences (système de détection incendie, exutoires de fumées, isolement des cellules de stockage au moyen de murs coupe-feu, système de défense contre l'incendie⁵, dispositifs de rétention des eaux d'extinction⁶...).

L'analyse préliminaire des risques a identifié et caractérisé les phénomènes dangereux susceptibles de survenir sur le site : l'incendie au droit des cellules de stockage de l'entrepôt, avec pour conséquences les flux thermiques, les émissions de gaz et fumées de combustion lors de l'incendie et la pollution par les eaux d'extinction d'incendie, est évalué à un niveau probable de survenance avec un niveau important de gravité. Les autres risques liés à l'activité du site sont estimés acceptables par l'EDD, avec aucun effet sur l'homme en dehors du site.

L'étude de dangers ne fournit pas d'information sur la technologie en matière de détection d'incendie. Le choix de la technologie (détecteur de chaleur, détecteur de fumée, caméra thermique...), voire la combinaison de plusieurs technologies, sont des éléments importants pour permettre une détection et une intervention les plus précoces possibles afin d'éviter la propagation de l'incendie.

Plusieurs scénarios d'incendie ont été modélisés : incendie d'une cellule (pour différents types de composition de palettes) et incendie d'une cellule généralisée aux cellules mitoyennes (pour les palettes relevant de la rubrique 1510, il ressort des modélisations que la durée de l'incendie d'une cellule est supérieure à 120 minutes, correspondant au degré coupe-feu des murs séparant les cellules). Les flux⁷ de 8 kW/m² restent contenus dans les limites de l'emprise du lot 1. Les flux de 3 kW/m² et 5 kW/m² sortent sur la limite est du lot 1, et le flux de 3 kW/m² sort également sur la limite nord du lot 1.

Ces flux et leurs effets n'affectent pas d'enjeux visés par la réglementation à protéger (constructions à usage d'habitation, voies de circulation autres que celles nécessaires à la desserte ou à l'exploitation de l'entrepôt...). Au niveau de l'emprise du projet, seuls les flux de 3 kW/m² sortent.

5 Le dimensionnement des besoins en eau a été évalué à 300 m³/h selon la méthodologie D9. Douze poteaux incendie alimentés par le réseau de la ville seront répartis autour de l'entrepôt à moins de 100 mètres des façades. Les cellules sont équipées d'un dispositif de sprinklage permettant une extinction automatique d'un départ de feu par une détection précoce.

6 Les eaux d'extinction d'un incendie seront confinées dans un bassin dimensionné selon la méthodologie du guide D9A.

7 Valeurs de référence relatives aux seuils d'effets thermiques sur l'homme :

- 3 kW/m² ou 600 ([kW/m²]^{4/3}).s, seuil des effets irréversibles correspondant à la zone des dangers significatifs pour la vie humaine ;
- 5 kW/m² ou 1 000 ([kW/m²]^{4/3}).s, seuil des premiers effets létaux correspondant à la zone des dangers graves pour la vie humaine ;
- 8 kW/m² ou 1 800 ([kW/m²]^{4/3}).s, seuil des effets létaux significatifs correspondant à la zone des dangers très graves pour la vie humaine.



Modélisation d'incendie – scénarios majorants (résumé non technique, page 75/558 du pdf)

La propagation d'un incendie de liquides inflammables (feu de nappe) n'est pas étudiée, et la disponibilité d'une réserve d'eau incendie pour l'alimentation du réseau de poteaux pendant deux heures au minimum sur la base de l'estimation selon la méthodologie D9 n'est pas démontrée.

La durée de l'incendie des sous-celles contenant des aérosols C2C et C2D indique une durée d'incendie de 120 minutes, correspondant au degré coupe-feu des cloisons de ces cellules. Le scénario de propagation de l'incendie d'une de ces cellules vers les cellules mitoyennes devrait être étudié en conséquence.

La dispersion des fumées toxiques en cas d'incendie qui est modélisée (pages 101 et suivantes de l'EDD) avec des conditions météorologiques non pluvieuses conclut qu'aucun effet toxique n'est atteint à 1,5 mètre du sol. Le rabattement des polluants par les pluies et leur rabattement au sol et dans les eaux pluviales ne sont pas étudiés. Il n'y a pas de cartographie avec les effets toxiques permettant d'identifier les cibles susceptibles d'être atteintes par les effets toxiques. Notamment, les différents lots du projet abriteront des travailleurs considérés comme tiers et selon les caractéristiques des projets, des lieux de travail à plus d'un mètre cinquante pourraient exister. De même, selon la topographie des lieux, des axes de circulation pourraient être impactés par les effets toxiques.

L'enjeu de la perte de visibilité liée aux fumées noires n'est pas traité suffisamment, que ce soit au niveau de l'étude d'impact du projet (cf. infra) que de l'étude de dangers du lot 1. Une modélisation doit être fournie permettant de caractériser dans quelle mesure les axes de circulation pourraient être impactés en fonction de la configuration des lieux.

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser les technologies retenues en matière de détection d'incendie et de justifier que la ou les technologies retenue(s), au vu des substances stockées, ainsi que les conditions d'implantation des détecteurs permettent une détection et une intervention les plus précoces possibles ;*
- *de modéliser le phénomène de propagation d'un incendie de liquides inflammables ;*
- *de modéliser la propagation de l'incendie de chaque cellule contenant des aérosols vers les cellules mitoyennes ;*
- *de confirmer la disponibilité d'une réserve d'eau incendie permettant d'atteindre le débit horaire minimum pendant la durée estimée selon la méthode D9, en lien avec les*

- préconisations des services de secours ;*
- *de compléter l'étude des effets toxiques en ajoutant une cartographie des zones impactées par les effets toxiques et en examinant les enjeux potentiellement impactés en fonction de la hauteur ;*
 - *de compléter l'étude de la perte de visibilité en modélisant la dispersion des fumées et en étudiant l'impact sur les axes de circulation.*

II.4.6 Mobilité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le parc d'activités sera desservi par un carrefour giratoire, qui sera implanté au droit du site sur une voie communale. Celle-ci se raccorde à plusieurs centaines de mètres sur la route départementale RD205 accueillant un flux routier croissant à l'approche de l'accès-sortie n°13 de l'autoroute A16 situé à environ dix kilomètres sur la commune de Méru (de 7 350 véhicules par jour près du projet avec 5,4 % de PL, à 14 300 près de l'autoroute dont 8,7 % de PL).

L'effectif de la tranche 1 est évalué à 320 personnes et à 240 pour la tranche 2 (page 38 de l'étude d'impact), avec des horaires de travail de 6 heures à 22 heures du lundi au samedi.

Le projet envisage une mise en exploitation de la tranche 1 en 2026 avec 478 places de stationnement pour les véhicules légers (VL) et 14 pour les poids-lourds (PL). La tranche 2 est prévue pour 2030 avec 350 places de stationnement VL et 20 PL.

L'impact du projet pourrait être significatif sur le réseau routier secondaire de desserte.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Le dossier estime le nombre de mouvements quotidiens imputables au projet, à 1 300 pour les véhicules légers et à 560 pour les poids lourds.

L'étude d'impact comprend dans son état initial (pages 103-106) un inventaire des voies routières à proximité avec carte de localisation par rapport au projet et trafics quotidiens relevés en 2014-2015 par le gestionnaire des routes départementales. Les valeurs des comptages routiers sur l'autoroute A16 ne sont pas précisées.

Un extrait de l'étude de trafic (annexe n°3 de septembre 2023) présente le plan de localisation des carrefours giratoires et carrefours en desserte du projet qui ont fait l'objet de comptages directionnels par caméras vidéos le 1^{er} juin 2023 sur deux périodes de deux heures (le matin de 7 heures à 9 heures et le soir de 17 heures à 19 heures), ainsi que des sections de routes qui ont fait l'objet de comptage en ligne par radars pendant une semaine en mai-juin 2023.

La synthèse de l'état actuel aux heures de pointe (pages 15 et suivantes de l'annexe 3) est très peu lisible et très peu analysée.

L'autorité environnementale recommande:

- *de compléter l'état initial de l'étude de trafic routier par les valeurs des comptages routiers sur l'autoroute A16 ;*
- *d'améliorer la lisibilité des cartes et l'analyse des données de trafic routier aux heures de pointe.*

Les transports en commun sont sommairement décrits, avec la ligne E du réseau intercommunal

« Sablons bus » desservant régulièrement le territoire communal mais avec un arrêt à deux kilomètres.

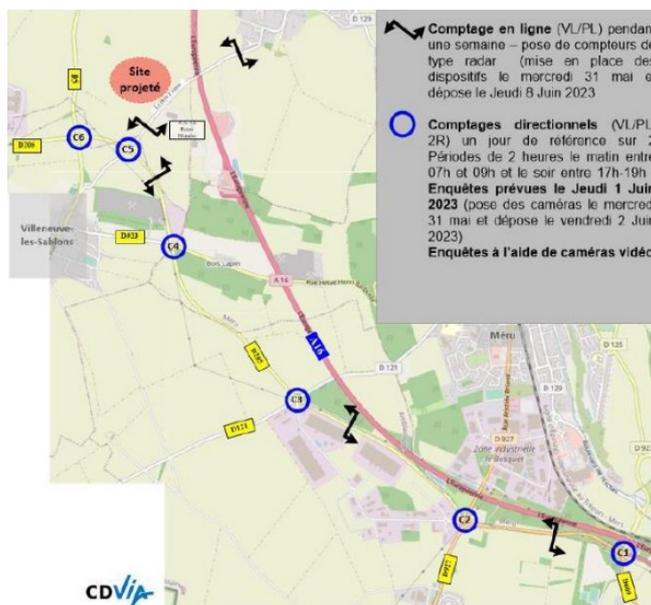
L'étude d'impact estime le niveau d'enjeu faible pour la thématique « voies de communication et trafic ».

L'accès au parc des Sablons au nord et à la ZA de la Reine Blanche au sud qui s'effectuera par le carrefour giratoire en projet sur la rue du Bois de Farmin, présente des capacités qui sont jugées satisfaisantes à l'horizon 2030 par l'étude de trafic routier.

L'étude de trafic (pages 197 et suivantes de l'étude d'impact) modélise deux scénarios aux horizons 2026 et 2030, correspondant à la mise en exploitation des deux tranches du parc d'activités.

La concession de l'autoroute A16 sera achevée en 2031, i.e. à l'horizon de la tranche 2. Or la fin de la concession, et des péages, qui doit être le scénario de référence en l'absence de décision publique autre, est susceptible d'avoir des impacts majeurs sur le fonctionnement de l'autoroute et donc l'impact du projet, qui lui-même est significatif au regard du trafic de l'A16.

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'étude de trafic à un horizon 2031 avec un scénario de référence correspondant à la fin de la concession autoroutière et donc des péages.



Identification des points de comptage routier et localisation des giratoires de C1 (au sud) à C6 (au nord) (page 105 de l'étude d'impact)

La méthodologie développée par le Cerema⁸ a été employée (page 6 de l'étude de trafic).

En 2026, les deux carrefours⁹ les plus au sud et proches de l'accès autoroutier seront chargés aux heures de pointes du matin et du soir, en prenant en compte les projets connexes (page 19 de l'étude de trafic). Leurs trafics augmenteront de 2 % (+400 véhicules) et 5 % (+500 véhicules) pour tous les véhicules confondus et de 13 % (+150 unités) et 25 % (+150 unités) pour les PL, par rapport à un

8 Établissement public relevant du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, qui accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

9 Giratoires RD205/RD609/accès A16 (C1) et RD205/RD927/accès ZAC des Vallées (C2)

scénario fil de l'eau, c'est-à-dire sans le projet.

En 2030, le carrefour le plus au sud serait saturé aux heures de pointes du matin et du soir, et le carrefour voisin demeurerait à un niveau chargé. Leurs trafics augmenteraient de 6 % (+1000 véhicules) et 10 % (+1100 véhicules) pour tous les véhicules confondus et 26 % (+350 unités) et 50 % (+350 unités) pour les PL par rapport à un scénario fil de l'eau. Il est à préciser que la branche d'accès RD205 du carrefour giratoire le plus au sud, présenterait déjà une capacité déficitaire avec un scénario « 2030 fil de l'eau », c'est-à-dire sans ce projet.

Deux des carrefours existants pourraient rencontrer des fonctionnements difficiles dès 2026 voire être saturés en 2030. Cette saturation pourrait être soit réduite soit augmentée significativement avec la fin de la concession de l'A16.

L'étude d'impact propose plusieurs mesures d'évitement et de réduction comme l'optimisation du chargement des poids lourds, l'aménagement interne du site afin d'éviter les attentes hors site et l'élargissement des branches à deux voies pour les deux carrefours giratoires C1 et C2.

L'avis du gestionnaire de la voirie sur la nature de ces aménagements et leur faisabilité ne semble pas avoir été recueilli.

L'autorité environnementale recommande de présenter les aménagements des carrefours giratoires envisagés au gestionnaire de la voirie afin de valider leur faisabilité en amont de la réalisation du projet, de recueillir son avis et de présenter les mesures retenues.

Au titre du report modal et des alternatives à la route, les actions classiques de sensibilisation du personnel au covoiturage ou à l'usage des transports en commun ne sont pas citées, alors qu'elles relèvent de la responsabilité des futurs employeurs. L'étude d'impact identifie un secteur qui pourrait voir l'installation de deux arrêts de transports publics de la ligne de bus E (page 326).

Une voie pour les piétons et les cyclistes à l'intérieur du site du lot 1 de trois mètres de large est prévue. Cependant, les conditions d'accès jusqu'au projet pour les piétons et cyclistes via des voies sécurisées depuis les bourgs voisins (Lormaison, Ribeuville et Villeneuve-les-Sablons, voire Méru), pourtant dans le domaine de pertinence du vélo, ne sont pas présentées (a priori, inexistantes).

L'autorité environnementale recommande :

- de poursuivre la recherche de mesures de réduction du trafic routier, telles que les actions de sensibilisation du personnel au covoiturage ou à l'usage des transports en commun ;*
- de compléter l'étude concernant la mobilité douce selon une approche globale, en décrivant les conditions d'accès sur le projet par des mobilités douces (au niveau des routes et des giratoires) et en identifiant les améliorations à apporter le cas échéant, en lien avec les différents acteurs ;*
- d'étudier le développement des possibilités de recours aux transports en communs, en lien avec les différents acteurs.*

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

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

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

capacités de stockage du carbone par les sols.

La réalisation et l'exploitation des différents lots seront sources de rejets atmosphériques et d'émissions de gaz à effet de serre, et auront un impact en matière de consommation énergétique.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Qualité de l'air

L'étude d'impact (pages 82-83) présente la synthèse du suivi de la qualité de l'air établi par ATMO Hauts-de-France¹⁰ en 2008, 2010, 2012, 2015 et 2018, pour le territoire de la communauté de communes des Sablons, en indiquant qu'elle est globalement bonne (page 83). Elle conclut page 156 en indiquant que la qualité de l'air est un enjeu qui peut être considérée comme faible. Cependant, le trafic routier engendré par le projet dans ses phases travaux et exploitation contribuera à dégrader la qualité de l'air.

Énergie

La consommation d'énergie qui concerne notamment l'éclairage des locaux et des espaces extérieurs (page 196), l'alimentation des engins de manutention à motorisation électrique (locaux de charge) et le chauffage des locaux n'est pas estimée.

Les pompes à chaleur air-eau (pages 29 et 185) ainsi que les chaudières au gaz naturel (page 188) sont citées pour le chauffage des locaux. Le dossier est imprécis sur le mode de chauffage qui pourrait en l'état laisser penser à un dispositif hybride, des alternatives voire un type de chauffage différent selon les usages des locaux.

Le suivi réglementaire du fonctionnement des chaudières est mentionné comme mesure d'évitement et/ou de réduction, mais aucune alternative à l'usage d'énergie fossile pour le chauffage n'est présentée si le gaz naturel est une énergie retenue.

Des panneaux photovoltaïques d'une puissance de 4 958 kWc¹¹ seront installés en toiture du lot 1, pour une production électrique de 4 700 MWh (pages 29-30). L'équipement des autres lots est à l'étude et permettrait d'atteindre 6 806 kWc à l'issue de la tranche 1 et 14 950 kWc à l'issue de la tranche 2. À titre indicatif, l'ensemble pourrait ainsi répondre aux besoins électriques de 18 % des habitants de la communauté de communes des Sablons (environ 7 000 habitants). Cependant, l'étude d'impact ne s'engage pas sur la pose de panneaux sur l'ensemble des lots mais l'équipement du lot 1 semble acquis.

L'installation de panneaux photovoltaïques sur les parkings (ombrières) n'est pas étudiée.

Le dossier précise que l'électricité produite sera employée sur site ou ré-injectée dans le réseau public.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'apporter des précisions sur les modes de chauffage retenus ;*
- *de préciser les bâtiments concernés par la pose de panneaux photovoltaïque ;*
- *d'établir une estimation des consommations énergétiques envisagées par usage et par type d'énergie dans le cadre du bilan carbone du projet ;*
- *d'étudier les possibilités d'installation de panneaux photovoltaïques au-delà des toitures de bâtiments.*

10 Association agréée par l'État pour la surveillance et l'information sur la qualité de l'air dans la région Hauts-de-France.

11 Le kilowatt-crête (kWc) correspond à une capacité de production électrique de 1 000 watts, dans des conditions standards de référence : ensoleillement idéal, orientation et inclinaison favorables du panneau solaire, température adaptée, bonnes conditions d'irradiance.

Climat

La thématique climat pour la phase exploitation du projet est examinée sous l'angle de la vulnérabilité de celui-ci au changement climatique. En revanche la contribution du projet au changement climatique du fait des émissions de gaz à effet de serre liées à son activité et la réduction des émissions ne sont pas étudiées.

Le territoire de la communauté de communes des Sablons a émis 200 000 tonnes de CO₂ toutes activités confondues en 2018 : 27 % proviennent des transports routiers (page 82).

L'étude d'impact (page 187) ne comprend pas de bilan carbone exhaustif. Elle se limite à estimer les émissions de gaz à effet de serre pour la circulation :

- des véhicules au sein du site (soit des trajets de 0,5 kilomètre) soit 191 kilogrammes de CO₂ par jour, sur la base de 650 mouvements de VL et 280 mouvements de PL quotidiens ;
- des poids-lourds ajoutée sur le réseau routier local (page 214), soit environ 255 tonnes de CO₂ par jour sur la base de 500 PL. Cette estimation manque d'explications pour apprécier sa pertinence. De plus, les hypothèses retenues semblent s'appuyer sur un nombre de véhicules qui diffère des valeurs employées pour les modélisations du trafic routier et l'exercice se limite à la circulation locale des PL pour se rendre sur le site depuis l'autoroute A16 sans prendre en compte l'ensemble de leurs parcours. Les émissions générées par les déplacements des VL ne sont pas pris en compte sur le réseau local.

Le trafic routier représente un enjeu important en matière d'émissions de gaz à effet de serre et en l'état, l'étude d'impact ne semble pas étudier les émissions de gaz à effet de serre à une échelle suffisante concernant le transport, en se limitant à une approche très locale alors que la logistique génère des déplacements sur de grandes distances, ni de manière exhaustive concernant l'ensemble des sources d'émission.

Par ailleurs, l'imperméabilisation des sols va diminuer les capacités de stockage de carbone, qui ne sont pas prises en compte.

Aucune démonstration n'est apportée concernant la possibilité du projet de s'inscrire dans une trajectoire compatible avec l'objectif de neutralité carbone en 2050. Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact¹² » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique.

L'autorité environnementale recommande de revoir le volet portant sur la lutte contre le changement climatique :

- *en estimant les émissions de gaz à effet de serre du projet et en réalisant un bilan carbone global, prenant en compte l'ensemble des émissions générées lors des phases travaux et exploitation (trafic routier et équipements nécessaires au fonctionnement du parc d'activités, perte des capacités de stockage de carbone liées à l'imperméabilisation et création de capacités de stockage générées par les mesures en faveur de la biodiversité...)* ;
- *en prévoyant des mesures pour éviter, réduire et compenser les émissions de gaz à effet de serre du projet dans un objectif de neutralité carbone du projet.*

12 [Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact](#)