



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 construction et d'exploitation d'un entrepôt
d'activités logistique et industrielle
de la société BARJANE
sur la commune de Croixrault (80)**

Étude d'impact de décembre 2023 et étude de dangers (révision N° 00 non datée)

n°MRAe 2024_7842

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 30 avril 2024 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création d'un entrepôt d'activités logistique et industrielle de la société BARJANE sur la commune de Croixrault dans le département de la Somme.

Étaient présents et ont délibéré : Philippe Ducrocq, Philippe Gratadour, et Pierre Noualhaguet.

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 complet le 26 février 2024 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 1^{er} mars 2024 :

- 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 BARJANE prévoit la construction d'un entrepôt d'activités logistique et industrielle de 98 388 m² d'emprise au sol sur un terrain de 21,33 hectares au sein de la zone d'aménagement concerté de la Mine d'Or à Croixrault, dans le département de la Somme. Il sera situé à côté de l'entrepôt existant JJA.

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études Verdi.

Le projet entraînera l'artificialisation de quinze hectares de terres agricoles. Il comprend des parkings très importants au regard des effectifs envisagés, du fait des prescriptions du PLU. Cela conduira à une perte de stockage de carbone et à l'imperméabilisation d'une partie des sols. La réduction des parkings nécessitant une artificialisation des sols devrait être étudiée.

L'analyse des impacts paysagers doit être approfondie en présentant des photomontages à hauteur d'homme depuis l'A29, la route départementale 901 et les habitations les plus proches. Les mesures de réduction de ces impacts doivent être complétées le cas échéant.

Concernant la biodiversité, des mesures complémentaires devraient être prévues comme la protection des milieux à enjeux situés en bordure extérieure du site et l'origine locale des espèces qui seront plantées.

Le projet prévoit la pose de panneaux photovoltaïques en toiture de l'entrepôt et sur ombrières au niveau des parkings, ce qui permet de produire une énergie décarbonée.

Le bilan des gaz à effet de serre du projet doit être complété par un bilan comprenant les deux phases de construction dont la perte de capacité de stockage des sols, le stockage par de la construction bois par exemple, et d'exploitation, dont les réductions d'émission liées aux panneaux photovoltaïques sur les toitures ou sur les parkings en ombrières. Il convient d'apporter un éclairage sur les enjeux du transport de marchandises, le bilan des émissions de gaz à effet de serre pour les accès en véhicule individuel et une description des mesures de réduction envisagées pour se rapprocher de l'objectif de neutralité carbone.

Avis détaillé

I. Le projet de construction d'un entrepôt logistique à Croixrault

La société BARJANE prévoit la construction d'un entrepôt d'activités logistique et industrielle de 98 388 m² d'emprise au sol sur un terrain de 21,33 hectares au sein de la zone d'aménagement concerté de la Mine d'Or à Croixrault, dans le département de la Somme. Il sera situé à côté de l'entrepôt existant JJA .

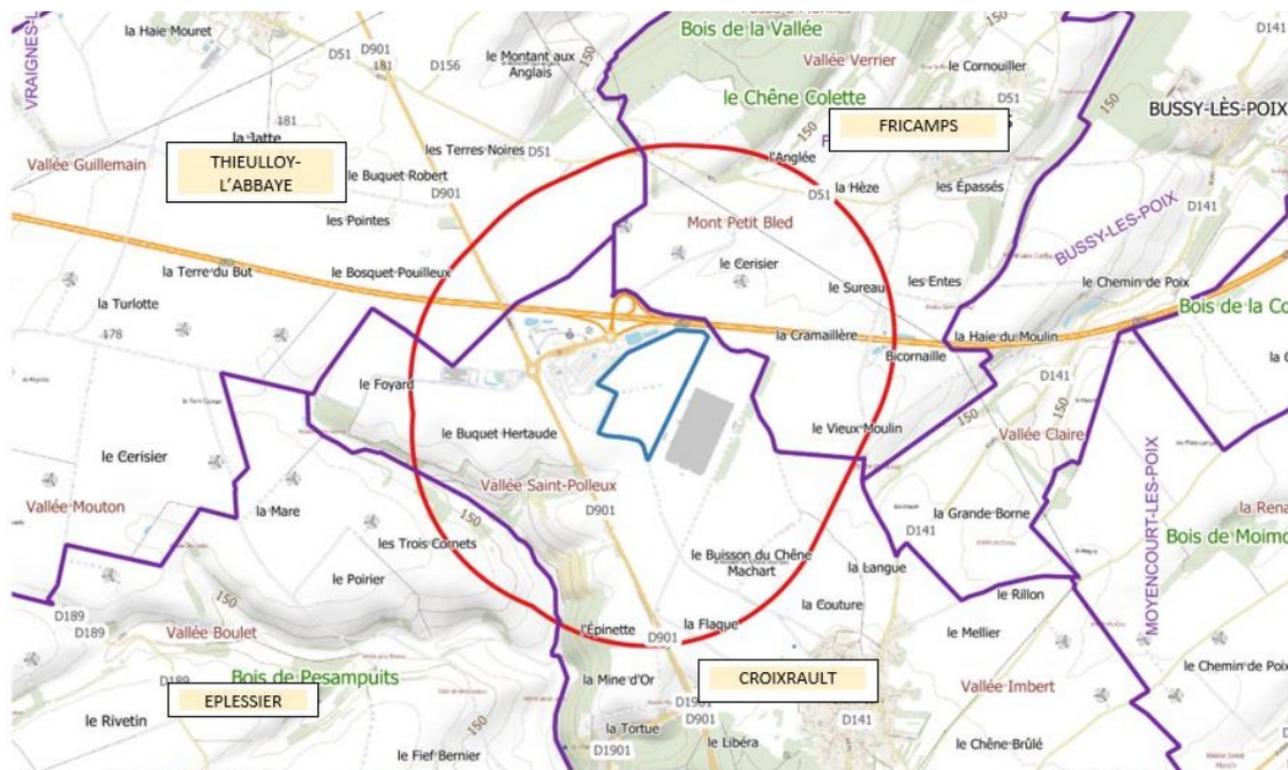
L'entrepôt logistique sera constitué de dix cellules de stockage : sept cellules de 12 000 m², une de 5 500 m², une cellule de 3 200 m² dédiée aux matières inflammables et une cellule de 2 500 m² dédiée aux produits dangereux pour l'environnement.

La nature des marchandises dépendra du type de société qui occupera les cellules de stockage. Il peut s'agir d'industriels, pour leurs propres besoins de stockage, ou de logisticiens. Le locataire envisagé stockera des produits de consommation courante ou des produits manufacturés de l'industrie.

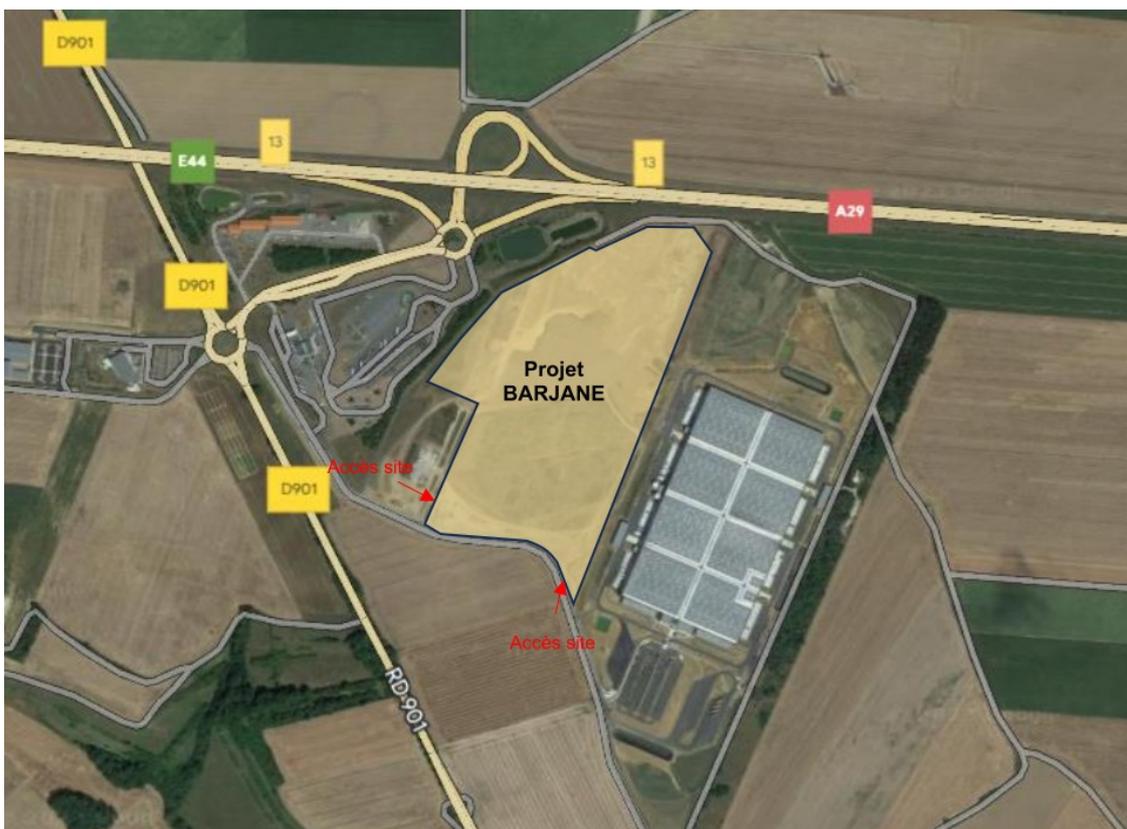
Il est prévu 825 places de stationnement du fait des prescriptions du plan local d'urbanisme (étude d'impact page 98), pour une large part recouvertes d'ombrières photovoltaïques.

Le site accueillera 550 personnes et fonctionnera sept jours sur sept et 24 heures sur 24 (étude d'impact page 10).

La surface imperméabilisée sera de 15 hectares.



Carte de localisation (source : page 14 de l'étude d'impact)



Site du projet avec l'entrepôt existant JJA à l'est (source : page 33 étude d'impact)



Plan du projet (source : page 187 étude d'impact)

L'activité du site est soumise à autorisation au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique n° 39 du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement qui soumet à évaluation environnementale les constructions créant une emprise au sol supérieure ou égale à 40 000 m².

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

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études Verdi (page 210 de l'étude d'impact).

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

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

L'articulation avec le plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes du sud-ouest amiénois est analysée pages 61, ainsi que, en détail, pages 92 à 100 de l'étude d'impact. L'entrepôt est situé en zone à urbaniser 1AUF autorisant les entrepôts.

L'articulation du projet avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie, le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de Somme aval et cours d'eaux côtiers et le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France est étudiée pages 101 et suivantes de l'étude d'impact.

L'articulation avec le Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du SDAGE n'est pas étudiée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet avec le Plan de gestion des risques d'inondation 2022-2027 du bassin Artois-Picardie.

Les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sont analysés pages 156 et suivantes de l'étude d'impact. Une analyse spécifique est réalisée pour l'entrepôt JJA déjà existant. Il est précisé que l'étude de trafic routier a été réalisée en tenant compte du trafic généré par cet entrepôt.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact ne précise pas les solutions de substitution qui ont été étudiées (pages 164 et suivantes). Le site de la ZAC de la Mine d'Or a été retenu du fait de sa proximité avec de grands axes de communication et centres urbains et de sa localisation dans un parc d'activités.

Le porteur de projet BARJANE aménageur, développeur et gestionnaire en immobilier logistique et industriel reste souvent propriétaire des sites qu'il conçoit avec des exigences de développement durable.

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

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet s'implantera sur un terrain de 21,33 hectares utilisé comme terre agricole.

Les surfaces imperméabilisées représentent 15 hectares avec l'entrepôt, la voirie, les bassins étanches (étude d'impact page 198).

L'artificialisation supplémentaire des sols engendrée par le projet sur une surface de 15 hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone.

Des mesures de réduction de ces impacts sont proposées, notamment avec du stationnement et de la voirie rendus perméables pour l'infiltration des eaux pluviales sur 19 018 m² ou la végétalisation des espaces verts sur 33 495 m². Elles pourraient cependant encore être développées. Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple en remplissant les obligations du PLU sur le stationnement par des parkings ne nécessitant pas d'artificialisation.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace.

II.4.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est en bordure de l'autoroute A29 reliant Neufchatel-en-Bray à Amiens et de la RD901 reliant Beauvais à Abbeville.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du paysage et du patrimoine

L'étude d'impact (pages 57 à 59) présente le contexte paysager existant en s'appuyant sur l'Atlas des paysages de Picardie. Concernant le patrimoine, aucun monument historique ni site inscrit ou classé n'est à proximité du projet. La plateforme prendra place sur le plateau et les monuments historiques se trouvent en contrebas, dans la vallée (église à Poix-de-Picardie). Aucun enjeu lié au paysage n'est relevé par l'étude d'impact.

Cependant, l'autorité environnementale relève que le projet, par ses dimensions, sera visible dans le paysage.

L'étude d'impact détaille page 183 et suivantes les mesures prévues pour l'intégration paysagère de l'entrepôt. Elle présente le traitement paysager retenu avec la plantation d'arbres et la végétalisation

des bassins, ainsi que deux photomontages correspondant à une vue proche et à une vue éloignée ne prenant pas en compte le contexte alentour réel et notamment l'entrepôt existant JJA et des éoliennes.

Elle mériterait d'être complétée par une analyse des différents points de vue alentour avec des photomontages à hauteur d'homme (depuis l'A29 et la route départementale 901, les habitations les plus proches) afin d'identifier les impacts réels et de compléter les mesures de réduction le cas échéant.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts paysagers en présentant des photomontages à hauteur d'homme depuis l'A29, la routes départementales 901 et les habitations les plus proches et de compléter les mesures de réduction le cas échéant.

II.4.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La zone de projet n'est pas concernée par une zone d'inventaire écologique. Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1 les plus proches, la N° 220320015 « Réseau de cavités souterraines des vallées des Évoissons et de la Poix » et la N° 220013954 « Haute vallée et cours de la rivière Poix » sont à environ trois kilomètres.

Aucune continuité écologique identifiée par le diagnostic du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Picardie n'est à proximité immédiate du projet. La plus proche, un corridor écologique de type herbacés prairiaux et bocagers, est à plus d'un kilomètre.

Quatre sites Natura 2000 sont situés dans un périmètre de 20 kilomètres autour du projet. Les plus proches sont les zones spéciales de conservation N° FR2200362 « Réseau de coteaux et vallée du bassin de la Selle » et N° FR2200363 « Vallée de la Bresle » distants d'environ 5 et 8 kilomètres.

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

Les parcelles sont actuellement occupées par une culture de céréales.

Un inventaire faune-flore réalisé d'août 2022 à mai 2023 est joint en annexe 3 de l'étude d'impact (pages 34 et suivantes du fichier des annexes).

Les recherches bibliographiques ont été réalisées sur la base des données de l'Inventaire national du patrimoine naturel (INPN). Les données locales de Clicnat de Picardie Nature et Digital2 du Conservatoire botanique national de Bailleul n'ont pas été exploitées, hormis Digital2 pour les habitats (page 75 des annexes).

Trois passages pour la flore ont été réalisés entre août 2022 et mai 2023. Aucune espèce protégée ni aucune espèce exotique envahissante n'ont été relevées (page 84).

Concernant les amphibiens, une Grenouille rousse a été observée dans des noues situées en bordure du site mais hors site de projet. Ces noues sont utilisées pour la reproduction car la présence d'œufs et de têtards a été relevée (page 88 et carte page 87). La date et les conditions d'observation de la grenouille ne sont pas précisées.

Concernant les oiseaux, 51 espèces ont été relevées dont 35 protégées (tableau pages 111 et 112). L'enjeu est jugé très faible page 121 au motif que, le site étant en parcelle agricole exclusivement, il n'est pas favorable à la reproduction des espèces. Cependant, la carte page 114 pointe un individu nicheur mais le dossier ne précise pas l'espèce. D'autres espèces sont identifiées comme nicheurs probables dans le tableau pages 116 et 117. Certaines espèces d'oiseaux, en plus des rapaces, sont inféodées au milieu agricole et nichent au sol.

Au final, les enjeux écologiques sont qualifiés de très faibles page 126 et sur la carte 127.

Les principales mesures prises par le projet sont décrites pages 179 et suivantes de l'étude d'impact qui renvoie pour plus de précisions à l'étude écologique pages 130 et suivantes des annexes (le plan détaillé reprenant la localisation de tous les aménagements prévus est présenté page 137 des annexes). Ces mesures concernent :

- la réduction des nuisances lumineuses ;
- des bassins étanches et d'infiltration végétalisés et comportant des rampes pour la petite faune (plan page 131 des annexes) ;
- un aménagement en faveur du Traquet motteux avec tas de pierre et rochers réalisé sur une zone prévue pour la biodiversité (plan page 134 des annexes) ;
- l'aménagement et la gestion écologique des espaces verts, la plantation de linéaires de haies champêtres correspondant à 50 % du linéaire des limites de propriété (plan page 137 des annexes) ;
- la mise en place de nichoirs à oiseaux, de gîtes pour chauves-souris, de gîtes à hérissons et d'hôtels à insectes sur le site (plan page 141 des annexes) ;
- la libre circulation des espèces sur le site avec des passages dans les clôtures ;
- l'aménagement d'une promenade détente/pédagogique sur la thématique de la biodiversité pour sensibiliser les usagers (plan page 137) et la pose de panneaux d'avertissement pour le passage des hérissons et amphibiens (plan page 143 des annexes).

Aucune mesure d'évitement n'est prévue.

La page 134 des annexes indique sans plus de précisions que plusieurs essences locales seront plantées. Toutes les espèces doivent être d'origine locale. Parmi les essences proposées pour l'aménagement des espaces verts (page 135.) figure le Robinier faux-acacia. Ce choix devrait être évité compte tenu du potentiel invasif de cette espèce ou à défaut les mesures prises pour garantir que l'espèce ne se disperse pas, devraient être précisées.

L'autorité environnementale recommande de garantir que toutes les espèces plantées seront d'origine locale et d'éviter le Robinier faux-acacia compte tenu de son potentiel invasif ou à défaut, de préciser les mesures prévues pour éviter sa dispersion .

II.4.4 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Selon la page 63 de l'étude d'impact, l'habitation la plus proche est située à 1,5 kilomètre du site du projet. L'entrepôt de la société BARJANE sera voisin de l'entrepôt logistique JJA.

Le principal risque lié à l'exploitation du site est le risque d'incendie d'une ou plusieurs cellules de

l'entrepôt et les effets dominos éventuels, avec des effets thermiques et toxiques.

L'entrepôt est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

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

La liste des produits de décomposition a été identifiée page 86 du fichier de l'étude de dangers conformément au retour d'expérience de LUBRIZOL et aux dispositions prévues par une instruction nationale¹ en date du 1^{er} décembre 2022.

Suite à l'analyse préliminaire des risques, dix phénomènes dangereux ont été étudiés (page 118 du fichier de l'étude de dangers) et ont fait l'objet d'une modélisation. Les scénarios avec des effets à l'extérieur de l'emprise du projet sont les suivants :

- scénario A1 (incendie d'une cellule avec effets thermiques) impacte des bassins de l'A29 (cas de l'incendie de la cellule n°5 - cf. carte page 131 du fichier) par des effets thermiques irréversibles sur l'homme (seuil de 3 kW/m²) ;
- les scénarios C3 (éclatement d'un cylindre d'hydrogène²) et C5 (éclatement d'une bouteille haute pression d'hydrogène) affectent une réserve foncière de l'entrepôt JJA (cf. cartes pages 148 et 150 du fichier) avec des effets létaux et des effets irréversibles pour C3 qui sortent des limites de propriété du site (page 148 du fichier). Les modélisations ne représentent pas l'emprise de la zone des effets indirects par bris de vitre sur l'homme (effet de surpression au seuil de 20 mbar) ;
- les scénarios A2 (incendie d'une cellule avec effets toxiques), B3 (incendie du stockage de liquides inflammables de la cellule 9A avec des effets toxiques) et B6 (incendie du stockage de produits dangereux pour l'environnement de la cellule 9B avec des effets toxiques) (pages 135 à 138). Les seuils des effets toxiques létaux et irréversibles ne sont pas atteints à hauteur d'homme (ni à des hauteurs de 10 mètres et 30 mètres) quel que soit le scénario et quelles que soient les conditions météorologiques. De plus, les fumées n'auront pas d'impact significatif sur la visibilité à hauteur d'homme et n'auront pas de conséquence sur le trafic de l'A29 située à 120 mètres au plus près des cellules de stockage d'après la page 138 du fichier ;
- la propagation de l'incendie des cellules 8, 9A et 9B (stockages de liquides inflammables et d'aérosols). Le seuil des effets thermiques irréversibles impacterait l'extérieur du site sur une trentaine de mètres au nord des cellules 9 et 8 et atteindrait une voie de desserte du site et un bassin d'eaux pluviales de la zone d'activité (page 142 du fichier).

Au final, tous les scénarios se trouvent en zone de risque moindre ou intermédiaire dans la grille de criticité et il est considéré page 140 que le risque est acceptable.

L'étude de dangers considère que les conditions majorantes ont été retenues pour la modélisation à savoir une palette type 2662 en racks. D'une manière générale, compte tenu des incertitudes concernant la nature des produits qui seront stockés dans les cellules, une organisation doit être mise en place pour s'assurer que les hypothèses de l'étude de dangers ne sont pas remises en cause en cas d'évolution défavorable.

Le scénario de la propagation de l'incendie d'une cellule de stockage aux cellules mitoyennes a été

1 <https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/documents/Bulletinofficiel-0032764/TREP2233918V.pdf;jsessionid=C7A4786D58B5D5260B6720CC28BB7A7C>

2 L'hydrogène serait présent sur le site pour alimenter les chariots élévateurs

modélisé pour le cas d'un stockage en masse pour une palette de polymères 2662³, la durée de l'incendie étant alors de 175 minutes, supérieure au degré coupe-feu de 120 minutes des murs des cellules. En conséquence, la propagation de l'incendie d'une cellule en masse aux cellules mitoyennes a été modélisée. L'étude de dangers conclut que les flux thermiques restent moindres que dans la configuration majorante pour l'incendie de la cellule en configuration en rack (page 134 du fichier).

L'annexe 7 Flumilog, contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude de dangers, ne concerne pas la modélisation du scénario de propagation dans le cas d'un stockage en masse. Il y est fait référence à la cellule 6 avec l'hypothèse d'un stockage en masse sans analyse de la propagation. Par ailleurs, l'annexe 9 concerne la propagation aux cellules adjacentes pour les stockages de liquides inflammables/aérosol.

L'autorité environnementale recommande de revoir la cohérence des informations entre l'étude de dangers et les annexes et le cas échéant, d'apporter les correctifs nécessaires.

L'étude de dangers examine les effets dominos d'origine interne mais ne précise pas si le site est susceptible d'être impacté par des effets dominos d'origine externe.

L'étude de dangers, ni son résumé non technique, ne comportent de cartographies de synthèse représentant, par type d'effets, les enjeux impactés par les différents scénarios susceptibles de générer des effets à l'extérieur de l'emprise du site.

Si l'absence d'occupation de la réserve foncière du site voisin, susceptible d'être impactée en cas d'explosion d'hydrogène par les effets de surpression des scénarios C3 et C5, permet de conclure que le risque est acceptable, il conviendrait de préciser les dispositions retenues pour que l'environnement du site, en cas d'évolution, demeure compatible avec la nature et l'intensité des effets susceptibles d'impacter les parcelles voisines. En préalable à cette mesure, la réduction des effets de surpression doit être examinée par exemple en déplaçant le poste hydrogène dans une zone plus favorable à la maîtrise des risques des installations.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter le volet sur les effets dominos par les effets dominos d'origine externe ;*
- *de cartographier la zone des effets indirects par bris de vitre pour les effets de surpression ;*
- *de fournir des cartographies synthétisant, par type d'effets, les enjeux impactés par les différents scénarios susceptibles d'impacter l'extérieur du site ;*
- *d'étudier prioritairement les mesures de réduction des risques du poste hydrogène et, à défaut, de préciser les dispositions retenues (servitudes conventionnelles par exemple) pour s'assurer de manière pérenne de la compatibilité du projet avec son environnement en cas d'évolution de ce dernier (notamment concernant la réserve foncière du site voisin susceptible d'être impactée par des effets de surpression en cas d'explosion d'hydrogène) ;*
- *de préciser les dispositions retenues pour garantir que les hypothèses de l'étude de dangers ne soient pas remises en cause en cas d'évolution des conditions de stockage (modalités de suivi de la nature et de la quantité de produits stockés, des conditions de stockage et de manière générale, de tout paramètre susceptible de modifier de manière défavorable les hypothèses de l'étude de dangers).*

3 Une palette de type 2662 contient des polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques).

II.4.5 Milieux aquatiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet n'est pas situé en zone à dominante humide du SDAGE, en périmètre de captage ou en aire d'alimentation de captage.

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

Aucune étude de caractérisation de zone humide n'a été réalisée, mais la zone à dominante humide la plus proche est à 2,8 kilomètres et le site n'est pas concerné par un aléa remontée de nappe.

Les eaux pluviales seront envoyées dans trois bassins étanches, puis trois bassins d'infiltration dimensionnés pour une pluie d'occurrence 100 ans. Un rejet complémentaire vers le réseau de la Communauté de communes Somme Sud-Ouest (CCSSO) est envisagé pour la pluie centennale avec un débit limité à 1 l/s/ha, soit 21 l/s à l'échelle du projet (page 199 de l'étude d'impact et schéma page 200).

Les eaux usées seront rejetées dans le réseau d'assainissement de la zone d'activités et traitées par la station d'épuration de Poix-de-Picardie qui a la capacité de les traiter (page 176 de l'étude d'impact).

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

II.4.6 Énergie, climat et qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les espaces agricoles, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone, plus ou moins importants selon leur couvert. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne un déstockage du carbone des sols.

La réalisation d'une plateforme logistique, par l'imperméabilisation des sols, les constructions et le trafic routier qu'elle entraîne est, de plus, générateur d'émissions de gaz à effets de serre et de pollution atmosphérique.

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

Mobilité et trafic routier

L'étude d'impact estime page 239 que 475 poids-lourds et de 470 véhicules légers (550 employés venant tous en voiture avec un taux de présence de 90 % et un taux de covoiturage de 5 %) transiteront chaque jour sur la plateforme logistique dans chaque sens.

La thématique des déplacements doux et des transports en commun est peu abordée par l'étude d'impact, alors que Croixrault est à 1 kilomètre et le centre et la gare de Poix-de-Picardie à 3,5 kilomètres, et accessibles aisément sans utiliser des voies à grande circulation. Il est seulement

précisé page 98 que trois emplacements de stationnement pour les vélos avec 83 places sont prévus et le plan du projet fait apparaître des voies dédiées aux piétons et cyclistes à l'intérieur du site.

Le projet prévoit 825 places de stationnement pour les véhicules légers répartis sur trois parkings d'une superficie totale de 20 000 m² afin de répondre aux exigences du PLU (page 98). 550 employés dont 150 administratifs doivent travailler sur le site. Le nombre de places de stationnement est surdimensionné au regard des effectifs prévus et il pourrait être réduit avec la recherche d'autres solutions de parkings qui réduisent l'artificialisation des sols.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une partie des places de stationnement non nécessaires au vu de l'effectif envisagé sans artificialisation.

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

Concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact présente pages 81 et suivantes le bilan de la qualité de l'air en se basant sur la station de mesures d'ATMO⁴ située à Salouël à vingt kilomètres du projet, ainsi que sur l'état des lieux au niveau régional. Aucune quantification des émissions de polluants atmosphériques générés par le trafic induit par le projet n'a été réalisée. Il est seulement indiqué page 142 de l'étude d'impact que la pollution atmosphérique sera plus importante du fait du projet, mais que l'implantation de l'entrepôt est optimisée par rapport aux sites de desserte.

Un projet de mise en place d'installations de production d'hydrogène vert à destination des véhicules est évoqué. Il serait porté par la société LHYFE et serait implanté à proximité immédiate du projet.

Les émissions de gaz à effet de serre du projet liées à la construction de l'entrepôt ont été évaluées (page 121). Cette estimation a été faite sur la base de ratios (500 à 600 kg CO₂/m²). Les éléments sous-jacents ne sont pas détaillés en lien avec les choix techniques retenus, ce qui ne permet pas d'identifier les pistes de réduction telles que la construction bois, la réduction des surfaces de parking artificialisées, etc.

Le déstockage de carbone lié à l'artificialisation du site n'est pas chiffré.

Les émissions liées aux consommations énergétiques du site sont présentées page 135 de l'étude d'impact, 162 teq CO₂/an pour l'électricité et 251 teq CO₂/an pour le gaz. Les pistes de réduction telles que la substitution du gaz par des pompes à chaleur ne sont pas analysées. Les gains liés à la production d'énergie photovoltaïque ne sont pas indiqués.

Les émissions liées au trafic routier, poids lourds et véhicules légers sont évoquées page 135 de l'étude d'impact, 1780 teq CO₂/an pour les VL et 63 000 teq CO₂/an pour les PL. Ces chiffres donnent un ordre de grandeur de l'enjeu mais non l'impact du projet qui devrait idéalement être examiné au regard d'un scénario de référence comprenant l'évolution des parcs avec leur électrification.

Aucune synthèse n'est faite sur les émissions de gaz à effet de serre liées au site sur sa durée de vie, par exemple 30 ans.

L'autorité environnementale recommande :

- *de fournir un bilan carbone⁵ complet du projet sur sa durée de vie comprenant les phases*

4 ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

5 Guide sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact

- construction et exploitation ;*
- *d'identifier des actions de réduction de ces émissions permettant de se rapprocher de l'objectif de neutralité carbone.*

Énergie

Les besoins en énergie du projet ont été estimés. La source d'énergie principale sera l'électricité, mais le gaz sera utilisé au niveau de la chaufferie pour le maintien hors gel de l'installation (pages 124 et 135 de l'étude d'impact). Une solution alternative avec la mise en place de pompes à chaleur en remplacement de la chaudière au gaz est évoquée page 124, mais sans engagement précis.

Des moyens pour utiliser de façon rationnelle l'énergie sont également précisés page 204 : éclairage uniquement des allées des racks, utilisation d'hydrogène vert pour les chariots de manutention.

Le projet sera pourvu d'une installation photovoltaïque d'une capacité maximale d'environ 8 MWc produits par des panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment (page 134 de l'étude d'impact) et en ombrières des parkings véhicules légers A et C (repris sur le plan d'aménagement et page 190). La production d'électricité estimée de 7 820 MWh sera deux fois supérieure à la consommation totale d'énergie évaluée à 3 958 MWh.

L'autorité environnementale recommande de poursuivre la démarche de réduction de l'empreinte carbone du projet en substituant les énergies carbonées par des énergies décarbonées.