



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 requalification du site « confluence »
en plateforme logistique et industrielle
sur la commune de Clairoix (60)
Étude d'impact de janvier 2024 et étude de dangers d'avril 2024**

n°MRAe 2024-7962

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2024-7962 adopté lors de la séance du 11 juin 2024 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 11 juin 2024 à Lille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de requalification du site « confluence » en plateforme logistique et industrielle sur la commune de Clairoix dans le département de l'Oise.

Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Philippe Gratadour, Valérie Morel 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 le 19 avril 2024 par la DREAL Hauts-de-France, unité départementale de l'Oise, 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 14 mai 2024 :

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

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 SCI ALI, concerne la restructuration de la plateforme logistique de Clairoix dans le département de l'Oise. Le projet permettra de créer des parkings pour les poids lourds, d'aménager une extension de l'entrepôt logistique existant, de démolir et reconstruire quatre cellules de stockage, et de démolir divers bâtiments non utilisés.

L'établissement sera un établissement Seveso seuil bas au vu des quantités de substances dangereuses qui seront stockées.

L'étude d'impact est réalisée par Socotec E&S. Elle est à compléter et à préciser.

Si le projet permet d'optimiser un site existant, il s'inscrit cependant dans un secteur particulièrement sensible car inondable. Le plan de prévention des risques d'inondation est en cours de révision. Par rapport à la situation existante, le projet permettra des stockages importants de matières dangereuses. Les dispositions techniques et organisationnelles présentées dans l'étude d'impact ne permettent pas de garantir que dans le cas d'une inondation, les stockages de substances dangereuses resteront hors d'eau. En l'état, le dossier ne permet pas de convaincre que le projet n'augmentera pas la vulnérabilité du site lors d'inondation.

L'étude de dangers doit être complétée et notamment, certains aspects techniques et organisationnels doivent être détaillés dans l'objectif de démontrer qu'en situation d'accident, les hypothèses de l'étude de dangers ne seront pas remises en cause (fonctionnement des mesures de maîtrise des risques, nature et quantité de produits stockés...).

Le projet, avec la création des parkings, entraîne une disparition importante des espaces végétalisés résiduels situés entre une friche industrielle à l'ouest et les bâtiments existants à l'est. Le projet intensifie l'activité humaine au niveau d'un corridor de biodiversité traversant selon un axe nord-sud. L'impact du projet sur la circulation des espèces doit être étudié.

En l'état, le projet entraîne la destruction partielle d'une zone humide et propose sa compensation. L'autorité environnementale recommande d'expliquer la méthode de compensation de la zone humide, et de garantir l'équivalence écologique entre le milieu détruit et la zone de compensation.

Le recours au rail et au transport fluvial est envisagé. Le dossier évoque la possibilité d'une évolution du site à moyen terme avec l'aménagement de quais, en plateforme de chargement et/ou de déchargement de bateaux. Cependant le calendrier n'est pas précisé. Il serait nécessaire de s'engager vers ces évolutions et de les anticiper.

L'étude d'impact doit comprendre un bilan des émissions de gaz à effet de serre et la neutralité carbone du projet doit être recherchée.

Avis détaillé

I. Présentation du projet

La SCI ALI souhaite réaliser une restructuration de la plateforme logistique de Clairoix. La commune de Clairoix (60), localisée à trois kilomètres au nord-est de la ville de Compiègne, accueille la zone industrielle « Le Bac à l'Aumône » dans laquelle le projet est intégré. Le site est en bordure sud de la voie ferrée longeant la RD 932 qui relie Compiègne à Ribécourt-Dreslincourt, et à proximité de la rivière de l'Oise.

Le projet comprend la création de parkings destinés aux poids lourds à l'ouest ainsi que sur la zone au nord-est de l'Aronde, l'aménagement d'une extension de l'entrepôt logistique existant, la démolition et reconstruction de quatre cellules de stockage au nord du site, et la démolition de bâtiments et équipements non utilisés (ancienne chaudière, château d'eau, etc.).

Le projet prévoit :

- la démolition partielle de 29 004 m² de surface de plancher ;
- une réhabilitation partielle des 64 028 m² de surface de plancher ;
- la reconstruction de 31 263 m², dont six cellules de stockage de 3 500 à 5 500 m² avec une hauteur de stockage de 12 mètres, et trois locaux de charge de 125 à 200 m² ;
- une requalification des façades du site. La façade de la filature de Viscose sera préservée.

Les surfaces de voiries et de bâtiments passent de 13,7 hectares à 15,1 hectares, et les espaces végétalisés diminuent de 1,4 hectare.

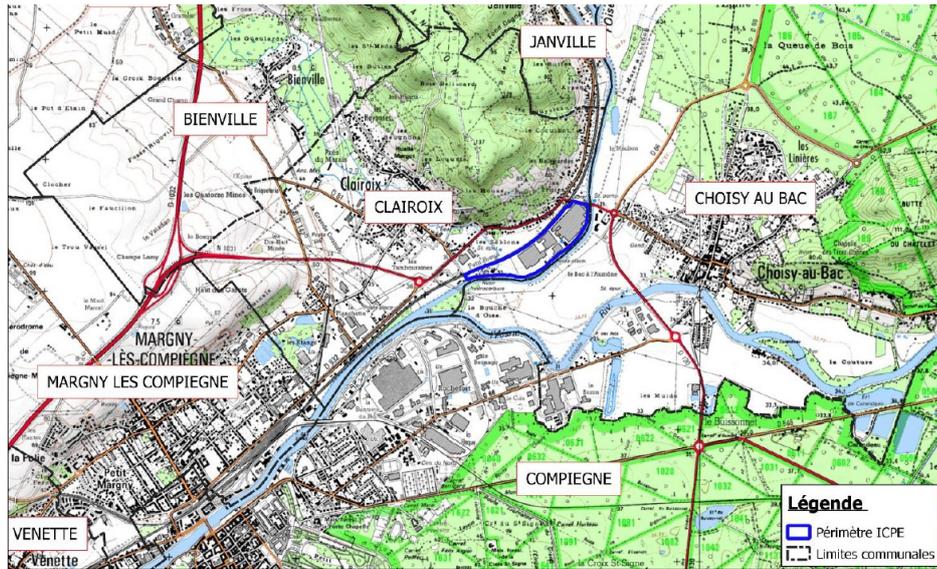
Dans le cadre du projet, l'exploitant souhaite élargir la gamme des produits susceptibles d'être stockés au sein de son établissement. Les produits pourront être combustibles, incombustibles, inflammables et dangereux pour l'environnement. Avec l'extension, le volume entreposé sera augmenté de 490 000 m³ pour atteindre un volume total de 705 000 m³. L'établissement passera du régime de l'enregistrement¹ au régime de l'autorisation au titre des rubriques 1450 (stockage de liquides inflammables – 50 tonnes), 4331 (stockage de liquides inflammables de catégorie 2 ou 3 – 2 650 tonnes), 4511 (stockage de produit dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie chronique 2 - 300 tonnes) et 4755 (stockage d'alcool de bouche - tonnage non diffusé). Du fait de la nature des substances dangereuses stockées et des quantités présentes, le projet relève désormais de la directive Seveso en tant qu'établissement Seveso seuil bas par dépassement direct du seuil de la rubrique 4511.

L'entrepôt est loué. A ce jour, le principal locataire est la société PKM Logistique, spécialisée dans les métiers du transport et de la logistique. Avec le projet, le nombre d'employés passera de 120 personnes à 233 (page 23 du fichier pdf intitulé « Partie I – NR et annexes »). Le site accueille, en complément à cette activité logistique, une pépinière d'entreprises qui comptabilise plus de 100 salariés.

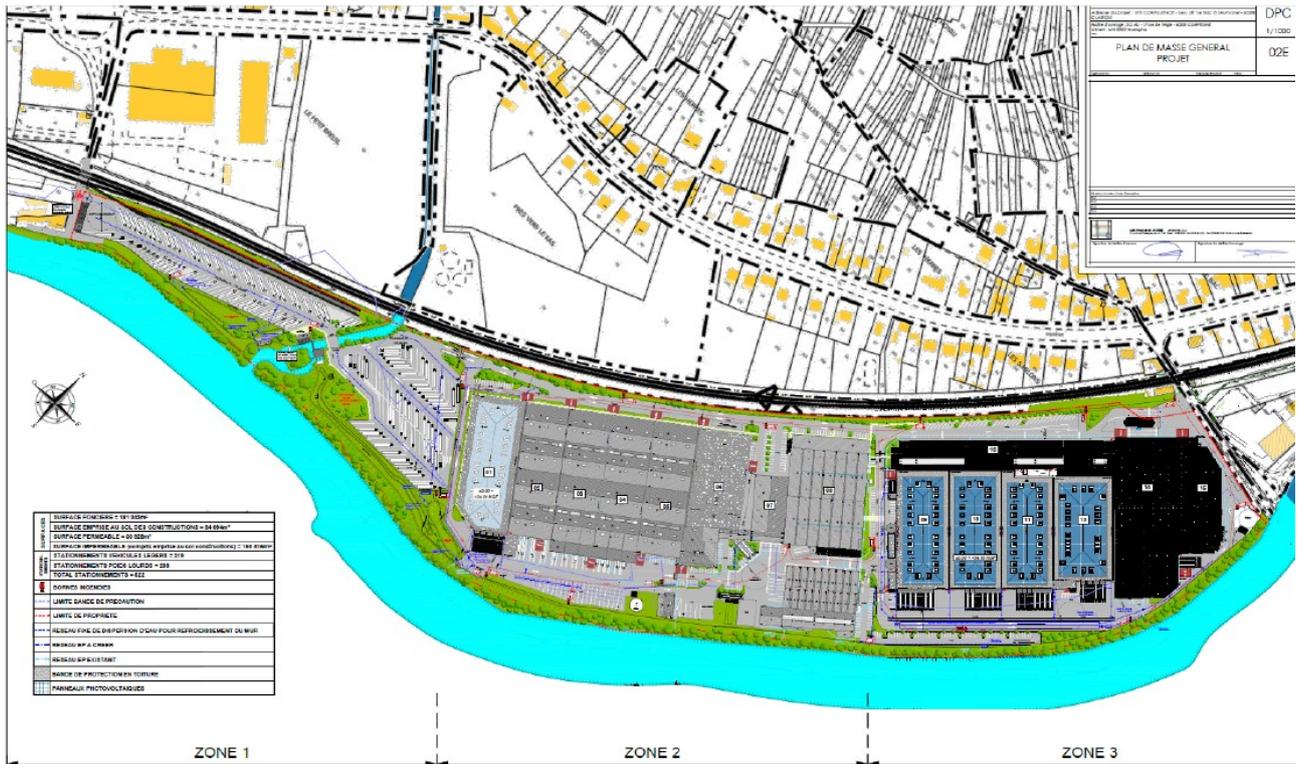
¹ L'établissement bénéficie d'un arrêté d'enregistrement en date du 8 mars 2019.

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2024-7962 adopté lors de la séance du 11 juin 2024 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Localisation du projet en bleu (source : résumé non technique page 14)



Plan de masse du projet (source : (page 1 de la notice de renseignement – cf. fichier pdf intitulé « Partie I – NR et annexes »))



AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2024-7962 adopté lors de la séance du 11 juin 2024 par la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Vue aérienne du projet – le nord étant au sud (source : étude d’impact page 208)



Vue aérienne du site existant (source : Google Maps)



Le site sera classé Seveso² seuil bas pour la rubrique n°4511 relative au stockage de produits dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie chronique 2. Le projet est soumis à

² La directive Seveso (directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dans sa dernière version) vise à mettre en œuvre une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs. Elle est opposable aux établissements qui stockent ou manipulent des produits chimiques dangereux selon des règles définies par la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2024-7962 adopté lors de la séance du 11 juin 2024 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

évaluation environnementale systématique au titre des rubriques 1 et 39 de l'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement qui soumet notamment à évaluation environnementale les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares, ou dont la surface de plancher ou l'emprise au sol est supérieure ou égale à 40 000 m² et les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) relevant de la directive Seveso.

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 Socotec E&S (étude d'impact page 11).

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact se trouve dans un document séparé de 22 pages. La partie consacrée à l'évaluation environnementale est trop succincte et ne permet pas à sa seule lecture de comprendre l'ensemble des enjeux et impacts du projet. Le résumé ne comporte pas de carte croisant les enjeux environnementaux et ceux du projet. Par exemple, les enjeux de pollution des sols (voir paragraphe « Risques technologiques ») ne sont pas croisés sur une carte avec l'emprise du projet, les emprises des zones humides ne sont pas présentées (zone humide initiale, évitée, détruite, compensée). Il ne reprend pas de manière synthétique l'ensemble des principales caractéristiques du projet afin de comprendre les enjeux (exemple : estimation du nombre de trajets supplémentaires des camions, estimation du bilan des émissions de gaz à effet de serre).

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

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique de l'étude d'impact, pour qu'il permette à sa seule lecture de comprendre l'ensemble des enjeux et impacts du projet, et de les actualiser, après compléments des études d'impact et de dangers.

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

À partir de la page 128 de l'étude d'impact des tableaux permettent de comparer les caractéristiques du projet avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Seine-Normandie, du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Oise-Aronde, du plan de prévention des risques inondation (PPRI) approuvé en 1992 et, dans l'attente de sa révision, du projet de révision du plan de prévention des risques inondation (PPRI) de Clairoix et de la nouvelle carte de l'aléa associée.

Le PPRI indique qu'il ne faut pas augmenter les enjeux exposés aux risques d'inondation. Le dossier indique que la vulnérabilité du site industriel au risque inondation est réduite, car l'emprise au sol sera réduite par rapport à l'existant. La prise en compte du PPRI est traitée au paragraphe « Risques naturels »).

L'analyse de la compatibilité avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et

d'égalité des territoires (SRADDET) est réalisée à la page 147 de l'étude d'impact. Un des objectifs est d'augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandises. Selon le dossier l'objectif est respecté car le site pourra évoluer en plateforme multimodale. Cependant, le dossier ne présente pas d'engagement ferme.

L'autorité environnementale recommande de démontrer la compatibilité du projet avec l'objectif d'augmenter la part modale du fluvial et du ferroviaire dans le transport de marchandise.

Les effets cumulés avec deux activités existantes à proximité ont été étudiées. Plusieurs projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale ont été inventoriés dans un rayon de 2 kilomètres autour du projet. Aucun de ces projets ne serait susceptible de générer des effets cumulés significatifs avec le projet selon le dossier.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La stratégie de l'entreprise a été choisie en prenant en compte la facilité d'accès avec des axes routiers importants (A1, N31) reliant l'agglomération de Compiègne à d'autres métropoles comme Lille, Paris, Reims ou Rouen. Des embranchements à la voie ferrée n°242 sont présents au niveau des parcelles de l'extension, permettant de relier le projet à Paris.

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) indique (page 135) que l'objectif est de privilégier les plateformes logistiques et les implantations aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier), afin de faciliter le report modal et de favoriser la massification des flux. L'implantation est proche de ces accès multimodaux. Cependant, la desserte du site est pour l'instant uniquement routière.

Le projet permet d'optimiser un site existant déjà très artificialisé et dont les perspectives d'utilisations sont limitées notamment compte tenu des pollutions historiques et de sa localisation dans le périmètre d'un plan de prévention des risques d'inondation. En contrepartie, il convient de justifier que ce projet n'augmente pas la vulnérabilité du secteur vis-à-vis du risque d'inondation et notamment, de justifier du choix d'introduire des stockages de substances dangereuses dans un secteur inondable (cf. paragraphe « Risques naturels »).

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 Paysage et patrimoine

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé dans la Vallée de l'Oise, avec la forêt domaniale de Compiègne et de nombreux paysages industriels. Le site de projet est entouré de haies denses.

Des bâtiments inscrits au titre des monuments historiques se trouvent dans un rayon de deux kilomètres autour du projet : l'église Saint-Etienne de Clairoux à moins de 500 mètres du projet, l'église de la sainte Trinité à Choisy-au-Bac, et la chapelle des trois chênes à Choisy-au-Bac.

Le Mont Ganelon est un site inscrit situé à 60 mètres au nord du projet qui s'étend sur cinq communes, dont celle de Clairoix.

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

La partie la plus à l'ouest du site de projet est incluse dans le périmètre de protection de l'Église de Saint-Étienne. Le projet n'implique pas de co-visibilité avec l'église et le secteur se trouve dans un environnement déjà industriel. La zone concernée par ce périmètre de protection est concernée par des cuves d'anciens dépôts et des bâtiments qui seront pour la plupart démantelés afin de permettre une aire de stationnement dédiée à l'accueil de 80 poids lourds. L'étude d'impact considère que les modifications sur ce secteur seront de nature à réduire l'impact vis-à-vis de l'église.

Le dossier présente des photomontages (page 61 et suivantes). Seule une photographie prise depuis le site inscrit Le Mont Ganelon, en situation de surplomb est proposée. Des arbres sont présents au premier plan. Il est nécessaire de présenter des photomontages à partir du site inscrit, si possible depuis des points de vue dégagés.

L'autorité environnementale recommande de présenter des photomontages à partir du site inscrit, si possible depuis des points de vue dégagés.

La Filature de Viscose La Soie de Compiègne, un bâtiment inscrit à l'inventaire du patrimoine culturel, se trouve dans le site de projet. Aucune évolution n'est prévue sur ce bâtiment afin de conserver les caractéristiques de la façade (cf. insertion paysagère page 40 de l'étude d'impact).

II.4.2 Milieux naturels et Évaluation des incidences Natura 2000

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La commune de Clairoix présente des espaces boisés au nord-est de son territoire.

Dans les 20 kilomètres autour du projet, on recense, sept sites Natura 2000, cinq zones spéciales de conservation (ZSC) et deux zones de protection spéciales (ZPS). La zone la plus proche est le site FR2212001 « Forêt picardes : Compiègne, Laigue, Ourscamps » situé à 800 mètres à l'est.

Le projet est traversé par un corridor écologique multitrames. Il est également longé par un réservoir de biodiversité de la trame bleue le long de l'Oise, et se trouve à proximité de réservoirs de biodiversité de la trame verte.

> Qualité de l'évaluation environnementale

Les nouvelles installations (parkings, bâtiments) seront réalisées sur des espaces naturels, à l'ouest du site.

La méthode de l'évaluation environnementale est décrite à la page 19 de l'étude écologique. Quatre inventaires ont eu lieu en juin, septembre, décembre 2023 et mars 2024.

Quatre sorties oiseaux ont notamment été réalisées.

Deux sorties chauves-souris ont été menées les 20 et 21 juin 2023 et les 14 et 15 septembre 2023. Des écoutes à l'aide de trois détecteurs ultrasons ont été effectuées toute la nuit. Ces dispositifs ont été complétés par la recherche en journée des gîtes potentiels pour les chauves-souris dans l'aire d'étude, notamment les combles exploitables, les fissures étroites, les cavités d'arbres ou les décollements d'écorce.

Le dossier indique que les bâtiments en ruine n'ont pas pu être inspectés en raison de l'inaccessibilité des cavités. Cependant, ces bâtiments en ruine ne sont pas localisés, et le dossier ne précise pas pourquoi les gîtes sont inaccessibles. En l'état du dossier, il n'est pas possible d'établir si l'absence d'inventaire dans ces bâtiments est susceptible de nuire à l'appréciation de l'impact potentiel du projet sur les chauves-souris.

L'autorité environnementale recommande de préciser la localisation des bâtiments en ruine, de justifier le caractère inaccessible des gîtes et de compléter en conséquence le dossier afin de garantir une correcte appréciation de l'impact du projet sur les chauves-souris.

> Prise en compte des milieux naturels

Une forêt est située à quelques centaines de mètres au nord du projet. Cependant la présence de voies ferrées, de routes, et d'habitations entre le projet et la forêt réduisent la continuité écologique entre ces deux secteurs.

Une zone végétalisée se trouve à l'est de l'ancien dépôt pétrolier et à l'ouest des entrepôts actuels. Elle est dominée par des friches herbacées et arborées. Les fourrés de Buddléia de David et de ronces sont dominants sur ce secteur. Une zone boisée de grands feuillus borde la partie nord-ouest, et une saulaie est présente au milieu de la friche. La présence de merlons et de gravats au sein des zones en friche indique que le sol de ce secteur a subi des modifications avant que la végétation ne le recouvre.

Des habitats à enjeu moyen se trouvent sur le secteur de projet : la saulaie à Saule blanc considérée comme une zone humide de 0,04 hectare, le bâtiment en ruine proche du cours d'eau l'Aronde, les haies longeant le cours d'eau et le petit bois anthropique. Une déclinaison des corridors au niveau local a été réalisée, et ces éléments n'appellent pas d'observation.

Au total, 40 espèces d'oiseaux ont été recensées, dont 33 sont nicheuses certaines ou potentielles dans l'aire d'étude et ses abords immédiats. 32 espèces sont protégées à l'échelle nationale. Une espèce nicheuse, le Martin Pêcheur d'Europe, utilise potentiellement le cours d'eau et ses berges comme zone de reproduction, de repos et d'alimentation.

Concernant les amphibiens et les lézards, deux espèces sont protégées ou partiellement protégées, dont le Lézard des murailles a été observé au niveau des friches et des voies de chemin de fer.

Six espèces de chauves-souris protégées ont été recensées dans l'aire d'étude, dont quatre patrimoniales et trois avec un enjeu local modéré selon le dossier : la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Nathusius et la Noctule commune.

Le projet entraîne la destruction de 1,27 hectare de friche, de 0,20 hectare de boisement utilisé par

des oiseaux, des reptiles, des amphibiens et des chiroptères protégés, et de 0,01 hectare de saulaie.

Des mesures ont été adoptées afin de limiter les impacts. Ces mesures sont localisées et détaillées page 79 et suivantes de l'étude d'impact. Le dossier prévoit la réhabilitation du bâtiment en ruine de 140 m² de surface au sol, qui pourrait à terme s'effondrer, afin de pérenniser la reproduction des chauves-souris : retrait de la végétation présente sur l'édifice et réfection de la toiture, renforcement des planchers et aménagement de l'intérieur de l'habitation. Le dossier ne précise pas la destination de ce bâtiment. Selon la fréquentation du bâtiment et les activités environnantes amenées par le projet, les conditions propices à la reproduction pourraient être altérées.

L'autorité environnementale recommande de préciser l'usage prévu pour le bâtiment rénové et de justifier que les travaux de rénovation permettront effectivement de pérenniser la reproduction des chauves-souris au vu de la destination du bâtiment et des activités prévues dans son environnement. Il conviendra d'intégrer ce bâtiment dans le suivi écologique.

L'installation de différents nichoirs est également prévue : cinq pour les chauves-souris, cinq pour les oiseaux cavernicoles, et trois pour les Martinets noirs. Enfin le dossier propose la création de trois pierriers pour le lézard des murailles, et de deux bassins d'eaux pluviales de 0,1 hectare en pentes douces afin de permettre l'accès notamment aux amphibiens.

Le projet entraîne la destruction puis la reconstruction du pont traversant le cours d'eau, pour permettre le passage de poids lourds dans les deux sens. Afin de ne pas impacter la reproduction du Martin-pêcheur d'Europe, les travaux seront réalisés en dehors de la période de nidification, entre septembre et février.

Il est cependant nécessaire de préciser les impacts. Le dossier ne précise pas les techniques utilisées pour réaliser ces travaux, la taille du pont, et les secteurs des berges qui seront impactés. Des Pipistrelles communes et des Pipistrelles de Nathusius ont été contactées dans la ripisylve à proximité immédiate du futur pont.

L'autorité environnementale recommande de préciser les techniques utilisées pour réaliser les travaux de destruction puis de reconstruction du pont, les impacts des travaux sur les chauves-souris et sur les berges.

L'impact du projet sur la circulation des espèces n'est pas étudié. Le projet va intensifier l'activité humaine au niveau du corridor identifié dans le dossier qui traverse le site sur un axe nord/sud. Auparavant un espace naturel de 150 mètres minimum existait pour la circulation des espèces. Avec le projet, il sera réduit à 25 mètres par endroit. Par ailleurs, l'agrandissement du pont franchissant l'Aronde afin de permettre la circulation des poids lourds pourrait aggraver l'impact du projet sur le corridor écologique.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse de l'impact du projet sur le corridor écologique traversant l'ouest du projet et notamment les conséquences sur la circulation des espèces.

Un suivi par un écologue est proposé pour le contrôle des mesures mises en œuvre au titre de la biodiversité jusqu'à 10 ans après les travaux, et notamment le suivi de la mesure de compensation associée à la destruction de la zone humide. Il conviendrait que ce suivi écologique soit repris par l'arrêté préfectoral d'autorisation et que ce dernier prévoit l'obligation de mettre à disposition du

public les résultats du suivi et les actions mises en œuvre en cas de résultats non conformes aux attentes. Ce suivi devrait également être renforcé lors de la phase de travaux.

L'autorité environnementale recommande que le suivi écologique soit renforcé lors de la phase de travaux et que ses résultats, et les éventuelles actions complémentaires mises en œuvre, fassent l'objet d'une communication à l'attention du public et de l'autorité de contrôle via un bilan annuel par exemple.

II.4.3 Ressource en eau

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'extrémité est du site de projet est située en partie dans un périmètre de protection rapprochée et éloignée. Trois captages d'eau destinée à la consommation humaine se trouvent à moins de 200 mètres.

L'Oise et l'Aronde présentent un bon état écologique. Ces deux cours d'eau sont déclassés de très bon état à bon état en raison des analyses d'azote (NO₂, NO₃), phosphores/phosphates, ainsi que du pH.

Un secteur au sud-ouest du site est recensé comme potentiellement humides dans le SAGE Oise-Aronde (page 93 du fichier pdf comprenant les annexes). Le SAGE requiert sur ce secteur une confirmation du caractère humide par analyse de sol ou inventaire floristique).

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau

Le site n'est pas relié au réseau d'eau potable. L'eau utilisée pour le site (usage sanitaire et lavage des locaux et des véhicules) est fournie par un forage existant autorisé pour 7 000m³/an. L'eau pour la consommation humaine est fournie par des fontaines.

Les eaux usées (eaux provenant des sanitaires et du lavage des véhicules) sont prises en charge par le réseau d'assainissement collectif.

Le pétitionnaire prévoit la possibilité de réduire la consommation d'eau du forage par la mise en place d'un système de recyclage des eaux de lavage (non intégré au projet). L'étude d'impact indique (page 119) que plusieurs récupérateurs d'eau de toiture des locaux techniques seront installés pour permettre la réduction des prélèvements par forage sans préciser le ratio que cela représenterait. Si la consommation d'eau peut sembler raisonnable en l'absence d'eau de process, il convient néanmoins de ne pas négliger les mesures simples permettant de réduire les prélèvements en nappe.

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser la part des bâtiments qui feront l'objet de dispositifs de récupération des eaux pluviales ;*
- *le cas échéant, d'étudier la possibilité de mise en place de dispositif de récupération des eaux pluviales pour tous les bâtiments construits ou reconstruits par le projet. A défaut, de justifier pourquoi un dispositif de récupération des eaux pluviales n'est pas systématiquement mis en œuvre pour les bâtiments concernés par le projet ;*
- *d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des dispositifs de collecte des eaux pluviales pour*

eaux pluviales avant rejet dans le cours d'eau mais également avant leur infiltration.

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser l'étude d'impact concernant le traitement effectif des eaux pluviales susceptibles d'être polluées avant infiltration ;*
- *de compléter l'étude d'impact par l'étude géotechnique, de préciser les dispositions retenues en cas de sols défavorables à l'infiltration et de justifier de leur compatibilité avec les documents opposables.*

Deux bassins seront créés sur les parkings pour collecter les eaux pluviales. Selon le règlement du PLUi-H, le dimensionnement du dispositif dans la zone de l'Aronde-Automne est d'occurrence 20 ans avec un rejet à débit limité à 1 L/s/ha et dans la zone Oise-moyenne, d'occurrence 30 ans avec un rejet à débit limité à 2 L/s/ha

Si les ouvrages sont dimensionnés selon les dispositions prévues par le PLUi-H pour une pluie de retour de 20 ou 30 ans, il convient d'étudier l'impact d'un événement pluvieux plus important afin de tenir compte du contexte du changement climatique qui conduira à des événements pluvieux plus intenses et plus fréquents. A minima, les conséquences, sur l'amont (le projet qui pourrait le cas échéant faire obstruction à l'écoulement des eaux) et l'aval hydraulique, d'événements pluvieux plus intenses doivent être étudiées et le projet ne doit pas conduire à aggraver les risques d'inondation.

L'autorité environnementale recommande de tenir compte du contexte du changement climatique pour le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales et d'étudier les conséquences sur l'amont et l'aval hydraulique en cas d'événements pluvieux supérieurs à la pluie retenue pour le dimensionnement des ouvrages, le projet ne devant pas conduire à aggraver les risques d'inondation.

Une étude zone humide a été réalisée. Les six sondages pédologiques effectués ne sont pas caractéristiques de zones humides. Les sondages ont été réalisés sur une portion très limitée du projet, après avoir exclu les secteurs imperméabilisés, artificialisés ou remblayés. Le dossier présente une cartographie (page 100 du fichier pdf comprenant les annexes) localisant les zones imperméabilisées ou remblayées. Il conviendrait de préciser, pour le secteur à caractère naturel (correspondant à la zone 1B), sur quels fondements le caractère « imperméabilisé ou remblayé » a été attribué.

L'autorité environnementale recommande de justifier la délimitation des zones remblayées pour le secteur correspond à un couvert végétal.

Sur le critère floristique, une saulaie, à l'ouest du projet, d'une surface d'environ 0,04 hectare a été identifiée comme un habitat humide. Il est prévu la destruction de 140 m² de cet habitat avec le projet. La zone impactée n'est cependant pas clairement localisée. Le dossier n'explique pas pourquoi l'évitement n'a pas été possible sur cette zone.

L'autorité environnementale recommande de localiser la zone humide préservée et la zone humide détruite dans le dossier, d'étudier l'évitement complet de la zone humide et le cas échéant, de justifier que l'évitement ne peut être mis en oeuvre.

Le SDAGE Seine-Normandie prévoit de réaliser des mesures de compensation en priorité sur des milieux déjà altérés afin de maximiser les gains de fonctionnalité, et à hauteur minimale de 150 % de la surface affectée.

En mesure de compensation le dossier projette la création de zones humides au sud de la saulaie. Le pétitionnaire projette (page 129 de l'étude d'impact) de modifier la forme de la zone humide existante, afin de créer une zone humide de 700 mètres carrés. Il est nécessaire que le pétitionnaire s'engage sur la mise en œuvre de la mesure de compensation.

La zone compensée se trouvera dans la même zone hydrographique que le milieu détruit. Elle sera établie sur un milieu déjà altéré car remblayé. Cependant la méthode de compensation n'est pas précisée, et ne permet pas de garantir l'équivalence en matière de fonctionnalité. Il convient également de préciser les dispositions mises en oeuvre pour assurer l'efficacité de la mesure s'agissant d'une compensation sur un secteur remblayé selon les éléments de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de préciser la méthode de compensation de la zone humide, de démontrer que l'équivalence écologique entre le milieu détruit et la zone de compensation sera assurée, considérant notamment le caractère remblayé de la zone de compensation.

II.4.4 Risques naturels

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire de la commune de Clairoux est impacté par le risque de crue de l'Oise, et par les risques de ruissellements de boue.

Le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de l'Oise et de l'Aisne est en cours de révision. Selon le PPRI en vigueur, l'aire de stationnement des poids lourds entre l'Aronde à l'ouest et le bâtiment existant à l'est (parking situé en zone 1B) est en zone bleue réglementée.

Une nouvelle carte d'aléa a été publiée et doit être prise en compte dans l'attente de l'approbation du PPRI révisé. Désormais, la totalité du site se trouve en zone d'expansion des crues. La majorité du site est localisée en zone d'aléa fort, ce qui correspond à des hauteurs d'eau entre 1 mètre et 2 mètres en cas de crue centennale. Le reste du site se trouve en zone d'aléa modéré correspondant à des hauteurs d'eau entre 0,5 mètre et 1 mètre en cas de crue centennale.

Le site dispose de digues avec un mur de soutènement entre 0,8 et 1,5 mètre de hauteur par rapport au terrain naturel en aval.

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

L'analyse de la compatibilité du projet avec le règlement du PPRI en vigueur est réalisée dans un premier temps (page 143 et suivantes de l'étude d'impact). La justification de la conformité est parfois trop succincte. Par exemple, pour le parking en zone bleue, l'article 4,2 dispose que les constructions autorisées doivent être conçues pour éviter leur vulnérabilité en dessous du niveau de la cote de la crue centennale et qu'en cas de grande surface, une étude spécifique est attendue en justifiant de la mesure sélectionnée et en veillant à éviter l'aggravation de tout risque d'inondation. L'étude d'impact se limite à répondre à cette disposition que « la partie du parking située en zone bleue sera conçue pour éviter la vulnérabilité en dessous du niveau de la cote de la crue centennale.

L'autorité environnementale recommande de revoir la justification de l'analyse de la compatibilité du projet avec le PPRI en vigueur afin que cette dernière soit plus détaillée et plus démonstrative.

En l'absence d'approbation du PPRI révisé, l'étude d'impact examine également la compatibilité du projet avec les éléments du porter à connaissance de la révision du PPRI des rivières de l'Oise et de l'Aisne en amont de Compiègne et avec les dispositions du décret [n°2019-715 du 5 juillet 2019](#) relatif aux plans de prévention des risques concernant les «aléas débordement de cours d'eau et submersion marine » pour envisager les dispositions qui seraient retenues dans le futur règlement. Ce décret prévoit d'autoriser les opérations de renouvellement urbain, à condition que les travaux baissent la vulnérabilité des biens et des personnes.

Le dossier ne permet pas d'établir clairement que le projet prend suffisamment en compte des risques d'inondation et qu'il ne sera pas de nature à aggraver la vulnérabilité. Il convient de fournir des cartographies superposant les aléas avec les enjeux existants ainsi que les enjeux nouveaux associés au projet.

L'autorité environnementale recommande de joindre des cartographies permettant de superposer les aléas avec les enjeux existants et les enjeux nouveaux associés au projet.

Concernant l'aléa d'inondation, une veille régulière à travers le service Vigicrue permettra d'anticiper le phénomène. L'étude d'impact prévoit notamment que les accès aux parkings poids lourds et véhicules légers seront fermés avant les crues et les produits dangereux stockés sur palette seront mis en hauteur sur des racks au-dessus du niveau de crue de l'Oise. Il est aussi prévu de retirer les marchandises les plus sensibles dans la mesure du possible. Les locaux techniques ont été surélevés.

L'étude d'impact ne détaille pas suffisamment les dispositions retenues pour garantir que le projet n'augmentera pas la vulnérabilité. Notamment, le projet permettra désormais le stockage de substances dangereuses dans des tonnages significatifs. Il conviendrait de préciser les dispositions retenues pour que tout stockage de substance dangereuse soit au-dessus de la hauteur d'eau maximale prévue dans le porter à connaissance et, pour les stockages qui ne pourraient répondre à cette contrainte, de justifier qu'une organisation technique et humaine est raisonnablement envisageable pour déplacer l'ensemble des stocks qui se retrouveraient inondés. Les inondations de 2023-2024 en Hauts-de-France ont rappelé que lors de ces événements, le personnel peut être lui-même empêché car confronté à l'inondation de son habitation, le site logistique peut être inaccessible, les équipements de manutention hors d'usages ou inadaptés pour circuler en situation d'inondation des bâtiments. Il convient également de justifier que le site disposerait d'espaces suffisants pour contenir les substances dangereuses qui seraient à évacuer sans remettre en cause les règles de sécurité associées à ce type de substances (respect des règles de compatibilité des produits, suffisance des rétentions...) afin d'éviter tout sur-accident.

L'autorité environnementale recommande de compléter la démonstration concernant le fait que le projet n'est pas de nature à augmenter la vulnérabilité du site vis-à-vis du risque d'inondation. Il convient notamment :

- de préciser les dispositions retenues pour assurer que les stockages de substances dangereuses sont par principe hors d'eau ;*
- en cas d'impossibilité de prévoir, dès la conception, que tout stockage de substance soit au-dessus du niveau maximal d'eau, de détailler les mesures pour assurer la mise en sécurité de ces stockages et de justifier du caractère opérationnel de ces mesures, d'un point de vue technique et humain, considérant l'ampleur des inondations au droit du site et sur l'ensemble du territoire.*

II.4.5 Risques technologiques

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les habitations les plus proches se trouvent à environ 20 mètres au nord/nord-ouest du site.

À l'échelle de la commune de Clairoix, 24 sites sont référencés dans la base de données BASIAS³. Trois sites BASOL⁴ sont recensés à proximité des terrains d'emprise du projet.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances et de la santé

Les terrains du projet (partie à l'ouest du projet, de part et d'autre de l'Aronde) destinés à recevoir les parkings, abritent les anciens sites industriels Continental et DMS. Les sols sont chargés d'hydrocarbures au droit de l'ancien site DMS, et en composés halogénés volatils sur l'emprise de l'ancienne usine Continental. La nappe superficielle est également impactée par des composés organo-halogénés volatils (COHV).

Le projet de la SCI ALI, en partie implantée sur l'ancien site Continental, a fait l'objet de plusieurs études environnementales notamment dans le cadre de sa cessation d'activités. L'état des sols est considéré compatible avec l'usage retenu (parkings avec un enrobé au sol et absence de bâtiments).

D'une manière générale sur l'ensemble des zones susceptibles d'être polluées, le dossier indique qu'il sera préconisé d'analyser les terres excavées pour lever le doute sur leur état. Si la situation le nécessite, les terres seront mises à l'écart dans l'attente de leur évacuation vers une filière appropriée de traitement de déchets. Il est nécessaire que le pétitionnaire s'engage sur le contrôle effectif des terres excavées et, en cas de pollution, de leur élimination dans des filières autorisées.

L'autorité environnementale recommande que l'étude d'impact présente un engagement quant au contrôle de la qualité des terres excavées et leur élimination dans des filières autorisées.

Une étude de danger est présente dans le dossier. Les produits transportés et stockés sont des marchandises de consommation courante (meubles, petit et gros électroménagers, livres...) dont des produits inflammables (peintures, parfums, produits ménagers...), des aérosols ainsi que des alcools de bouche et des produits dangereux pour l'environnement (produits d'entretien, javel...).

Le risque incendie a été étudié. 207 accidents sur une période s'étalant de 2009 à 2016 ont été analysés. Le dossier présente des préconisations à la suite de ces accidents, et fait le lien avec les mesures de réduction de risque adoptées pour le projet.

Dix événements redoutés ont fait l'objet d'une analyse plus approfondie de l'intensité des effets potentiels. La cellule qui rassemble les liquides inflammables est la cellule n°6. Le scénario d'incendie de cette cellule montre que la voie ferrée est touchée et que le nombre de personnes impactées est estimé à 4,2⁵ personnes. Le niveau de gravité de cet événement est qualifié de

³ Base de données des anciens sites industriels et activités de services

⁴ Base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués

⁵ La circulaire du 10 mai 2010 relative à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation fixe un ratio de 0,4 personne exposée en permanence par kilomètre et par train,

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2024-7962 adopté lors de la séance du 11 juin 2024 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

« sérieux » avec moins de 10 personnes exposées.

L'étude de dangers a modélisé les effets toxiques de l'incendie de la cellule de stockage majorante (cellule 1). Il n'y aurait pas d'exposition à hauteur d'homme en dehors des limites de l'établissement.

Au regard de la matrice de criticité qui définit l'acceptabilité des risques pour les établissements Seveso, le projet est compatible avec son environnement selon les critères de la circulaire du 10 mai 2010 relative à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation. Cette circulaire vise à définir l'acceptabilité du risque résiduel au vu de la probabilité de survenue des différents phénomènes dangereux et de la gravité des conséquences (de modérée à désastreuses en fonction du nombre de personnes exposées aux seuils des effets irréversibles ou létaux). La gravité est définie par l'arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.

Des mesures de réduction du risque à la source ont été prises, en concentrant les matières dangereuses dans une seule cellule, en mettant des murs avec un degré de résistance au feu (REI 120⁶ ou REI 240), en renforçant la résistance de ces murs avec un dispositif de rideau d'eau sur une grande majorité des murs séparatifs, et sur les murs des cellules proches des limites de propriété.

L'étude de dangers ne retient pas le risque de pollution des milieux, considérant que tout déversement de substance polluante (eaux d'extinction d'incendie ou déversement accidentel) serait retenu dans des bassins étanches, à l'aide de vannes d'obturation ou de pompes de relevage. Le dossier doit être plus descriptif sur l'organisation technique et humaine retenue pour assurer que le confinement sera effectif (identification des ouvrages d'isolement pour les bassins d'infiltration et les bassins de confinement, nature des ouvrages de confinement, modalités de mise en œuvre de ces ouvrages (asservissement automatique, intervention humaine...). Dans l'éventualité d'une intervention humaine, l'organisation doit être précisée pour garantir qu'en toute circonstance, une personne sera en situation d'intervenir dans des délais compatibles avec la cinétique de l'événement. S'agissant d'un entrepôt exploité par des locataires, les responsabilités doivent être clairement identifiées et l'organisation testée régulièrement.

La gestion des eaux d'extinction d'un incendie d'un camion sur un des parkings doit être précisée dès lors que les eaux de ruissellement des parkings sont évacuées vers des bassins d'infiltration.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude de dangers concernant l'organisation technique et humaine retenue pour assurer en toutes circonstances un confinement sur site des eaux polluées ;*
- *de préciser comment sont gérées les eaux polluées en cas d'incendie d'un camion sur un parking sachant que les eaux de ruissellement des parkings sont collectées vers des bassins d'infiltration.*

L'étude de dangers tient compte que les cellules sont séparées par des murs coupe-feu REI 120 ou

ce qui conduit à une telle valeur.

⁶ Un mur classé REI 120 (240) est résistant (R) au feu, ce critère concernant la stabilité au feu des éléments structurels, étanche (E) aux fumées et aux flammes et isolant (I) thermiquement pendant 120 (240) minutes.

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2024-7962 adopté lors de la séance du 11 juin 2024 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

240 et de la présence de systèmes de détection et extinction automatique type sprinklage (hors cellule 14, cette cellule étant destinée au stockage en vrac de sucre et le sprinklage n'étant pas adapté pour ce type de cellules selon l'étude de dangers). L'étude de dangers indique (page 138) que l'incendie du sucre peut être assimilé à un feu de nappe (selon l'INERIS) et qu'il n'y aurait pas d'accidentologie d'un feu de nappe étendu sur un stockage de sucre.

Les hypothèses de l'étude de dangers supposent qu'en phase d'exploitation, une gestion rigoureuse du bâtiment soit assurée pour que les différents équipements de sécurité assurent les fonctions attendues. L'enjeu est d'autant plus important que les cellules de stockage seront occupées par un voire plusieurs locataires qui ne sont pas responsables au titre de l'autorisation environnementale. Par exemple, le caractère coupe-feu des murs ne doit pas être remis en cause par des négligences. L'établissement a fait l'objet d'un arrêté de mise en demeure le 4 avril 2023⁷ notamment suite à la constatation que des piles de palettes bloquaient deux portes coulissantes REI 120, ce qui remettait en cause le caractère REI de la paroi entre deux cellules et qui était de nature à favoriser la propagation rapide de l'incendie. De mêmes, les produits stockés doivent être conformes aux hypothèses de l'étude de dangers (nature et quantité des produits stockés, conditions de stockage...).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers pour préciser les dispositions retenues pour contrôler régulièrement que les conditions d'exploitation de l'entrepôt sont conformes aux hypothèses de l'étude de dangers (caractère opérationnel des mesures de maîtrise des risques, nature et quantité des produits stockés dans les différentes cellules, respect des conditions de stockage...).

L'étude de dangers ne mentionne pas le type des produits de décomposition susceptibles d'être émis en cas d'incendie important, selon les dispositions prévues par l'arrêté du 26 mai 2014 modifié relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre V, titre Ier du livre V du code de l'environnement [établissement Seveso]. Ces dispositions s'inscrivent dans le cadre du retour d'expérience de l'accident Lubrizol.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers par les produits de décomposition selon les dispositions prévues par la réglementation nationale suite à l'accident de Lubrizol.

II.4.6 Consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Concernant les transports la commune de Clairoix est traversée par l'Oise, une voie navigable. La mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) au débouché sud du canal Seine-Nord Europe, mesurera 42 kilomètres de linéaire depuis Compiègne jusqu'à l'écluse de Creil, et traversera 22 communes de l'Oise.

⁷ <https://georisques.gouv.fr/webappReport/ws/installations/document/p82UtjISOoZdaA2af5qclHsuEP1r5Hfr>
AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2024-7962 adopté lors de la séance du 11 juin 2024 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

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

Climat

Le dossier ne présente pas d'estimation des rejets de gaz à effet de serre. L'étude d'impact se limite à minimiser la contribution du projet sur l'impact global sur le climat en citant les émissions générées par le transport et le chauffage des locaux. Le projet présente d'autres postes d'émissions qu'il convient d'identifier et de quantifier pour rechercher des solutions de réduction et de compensation. Les émissions associées à la perte de stockage de carbone par l'artificialisation des sols (1,4 hectare) doivent être comptabilisées, ainsi que celles associées à la démolition et la construction des nouveaux bâtiments.

Pour rappel, la lutte contre le changement climatique est une priorité des politiques publiques et la prise en compte du climat doit être intégrée dans l'étude d'impact (cf. article R. 122-5 du code de l'environnement). Le caractère global du changement climatique ne doit pas empêcher la recherche de mesures concrètes permettant d'inscrire chaque projet dans la trajectoire de la neutralité carbone pour 2050.

Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique⁸.

L'étude d'impact indique que la mise en place de panneaux photovoltaïques en toiture de certaines cellules nécessitera la création de nouveaux réseaux électriques. Cependant, la surface des panneaux n'est pas précisée, et le dossier précise que le calcul de la puissance installée fera l'objet d'une étude spécifique. À ce stade, la mesure n'est pas aboutie.

L'autorité environnementale recommande :

- *de fournir un bilan carbone⁹ complet du projet sur sa durée de vie comprenant les phases de déconstruction, reconstruction et exploitation les pertes de capacité de stockage de carbone liées à l'artificialisation additionnelle du site, ainsi que les gains en émissions de gaz à effet de serre permis par le recours à des énergies renouvelables ;*
- *d'identifier des actions de réduction de ces émissions permettant de se rapprocher de l'objectif de neutralité carbone.*

Transport

Le site de projet est proche d'une voie ferrée qui relie la ville de Creil à celle de Jeumont à la frontière belge. Cette ligne accueille notamment du fret. Sur l'extension du site, deux bras de voies ferrées permettraient d'envisager le transport de marchandises par le rail.

Le dossier évoque également la possibilité d'une évolution du site à moyen terme vers le fluvial, avec l'aménagement de quais, de plateforme de chargement et/ou de déchargement de bateaux. Cependant, le dossier ne précise pas de calendrier.

L'autorité environnementale recommande de préciser le calendrier permettant de diversifier les

⁸ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf

⁹ [Guide sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact](#)

modes d'approvisionnement du site avec un report vers le rail et le transport fluvial.

Les augmentations de trafic générées par le projet sont de 260 poids lourds par jour et de 204 véhicules légers. Les voies empruntées par les poids lourds sont surtout les routes départementales RD81 et RD932, la route nationale RN31, et l'autoroute A1.

Une augmentation de 19 % de poids lourds sur la RN31 est prévue avec le projet. Elle sera de 3,6 % sur l'A1, l'autoroute la plus fréquentée de France. L'impact sur le trafic ne sera pas très important selon le dossier. Cependant, cette affirmation n'est pas étayée, et le dossier ne présente pas d'étude en heures de pointe. La RD 81 présente un trafic légèrement ralenti après 17 h en semaine.

L'autorité environnementale recommande de détailler l'étude trafic, avec une étude en heures de pointe et en prenant en compte l'encombrement existant.

Il n'y a pas de piste cyclable proche du site. Un espace de stationnement de vélos sera mis en place dans le cadre du projet.

L'autorité environnementale recommande de prendre contact avec l'autorité compétente en matière de transport, pour faire connaître les besoins du site afin de contribuer à développer et sécuriser les voies cyclables aux abords du site et favoriser l'accès au site via les mobilités douces par des voies sécurisées.