

# SCI RPM

## MEMOIRES DE REponses A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE



## PLATE FORME LOGISTIQUE

Roye (80)

Octobre 2018

Dossier réalisé avec le concours de



10 rue Clément ADER - BP 1018 - 51685 REIMS Cedex 2

Tél : 03 26 82 32 55 – Fax : 03 26 82 37 46 – <http://www.gnat.fr> - E-mail : [info@gnat.fr](mailto:info@gnat.fr)

# Introduction

## **I - CONTEXTE**

La SCI RPM est détenue par la société DOSSIN & FILS qui développe et gère des entrepôts de stockage. Cette dernière investit régulièrement dans des plateformes logistiques.

Le projet de ROYE répond aux besoins de deux clients historiques que la société accompagne pour leurs activités de stockage dans le respect de leurs standards fonctionnels, techniques et environnementaux.

Fort de l'expérience de plus de 30 ans, la société DOSSIN & FILS, via sa SCI RPM a saisi l'opportunité de développer une nouvelle plateforme logistique.

Les travaux et activités qui y seront développés sont concernés par le code de l'environnement, sous un régime d'autorisation au titre de la réglementation des installations classées.

Ce projet fait l'objet de plusieurs demandes : permis de construire et demande d'autorisation environnementale, instruites dans le cadre d'une procédure d'autorisation unique.

A l'occasion de la phase d'examen de ces demandes, un avis de l'autorité environnementale a été formulé. Ce mémoire s'attache à répondre aux questions et remarques soulevées par cet organisme.

## **II – AVIS FORMULE**

Est concerné par ce mémoire, l'avis formulé par la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France, avis délibéré n°MRAe 2018-2839 adopté lors de la séance du 9 octobre 2018.



**Pièce annexe 1 : Avis formulé**

## **III – AUTEURS**

Ce document est réalisé avec le concours de :

**GNAT ingénierie**  
10 rue Clément Ader  
BP 1018  
51 685 REIMS CEDEX 2  
Tél. 03.26.82.32.55  
Fax. 03.26.82.37.46

représenté par

Emmanuelle MERCIER  
Ingénieur Conseil en Environnement et sécurité

Laurent POIROT  
Ingénieur ENSAM  
Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers

L'ensemble des documents et le présent mémoire ont été validés par le porteur de projet, la SCI RPM.

# Mémoire de réponses

## **I – SCENARIOS ET JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS**

### **A – AVIS FORMULE**

L'étude d'impact présente les différents scénarios étudiés dans le choix de l'implantation du site, au regard de sa vocation ; elle justifie le choix du terrain retenu sur la commune de ROYE du fait de :

- sa localisation en zone industrielle autorisant l'implantation d'activités logistiques ;
- sa desserte routière qui limite les traversées de zones d'habitations et la proximité d'axes majeurs de circulation ;
- l'absence de zone d'habitations à proximité du site ;
- une superficie foncière disponible adaptée au besoin du projet.

Un autre choix était de construire l'entrepôt à proximité immédiate de la sucrerie, ce qui a été écarté compte tenu du classement du terrain en zone agricole et du délai nécessaire pour faire évoluer le PLU. Il est regrettable que l'impact des déplacements routiers entre l'usine et l'entrepôt n'ait pas été intégré à l'analyse du projet et au choix du scénario.

*L'autorité environnementale recommande à minima de compléter l'étude d'impact d'une analyse succincte de l'impact des différents scénarios.*

### **B – COMPLEMENTS APPORTES**

Le projet est situé en zone AUF du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de ROYE. Les terrains concernés sont destinés à être ouverts à l'urbanisation pour permettre la réalisation d'opérations d'aménagement d'ensemble et la réalisation d'équipements prévus par le règlement et le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Le projet s'inscrit donc en totale cohérence avec les plans d'aménagement et leurs objectifs.

SÜDZUKER (Actionnaire de SAINT LOUIS SUCRE) a lancé un appel d'offre pour une implantation d'entrepôt dans 3 pays différents : FRANCE, BELGIQUE et POLOGNE. A ce jour, la FRANCE l'a emporté sous réserve que le bâtiment soit opérationnel début 2020.

Cette nouvelle construction est donc avant tout justifiée par une demande de SAINT LOUIS SUCRE. Ce projet sera dédié au stockage d'une partie des produits finis fabriqués dans l'ensemble du groupe, mais majoritairement à ROYE.

Le premier scénario imaginé, consistait à réaliser ce bâtiment au dos de l'usine afin de s'affranchir des transports, solution optimale pour le porteur de projet (absence de transport, chargement direct en cellules). Cependant ces terrains sont actuellement classés en vocation agricole au PLU.

Par ailleurs, les terrains environnants de l'usine ont été gagnés par l'urbanisation et sont en partie entourés d'habitations et ne disposent pas d'une desserte routière aussi importante que la zone industrielle Ouest.

Le deuxième scénario possible : s'implanter dans la seule zone constructible restante sur la commune de ROYE, localisée dans le bas de la Zone Industrielle Ouest. Malheureusement ces terrains s'ils sont bien classés UF au PLU, ne sont pas maîtrisés par la Mairie et de plus, sont susceptibles de ne pas être constructibles en raison de la proximité d'un ancien camp romain et de plusieurs villas gallo-romaines découvertes lors de la création de la ligne TGV.

A l'issue d'une réunion de tous les services de l'état concernés sous la présidence de Madame le Sous-Préfet de PERONNE/MONTDIDIER en date du 13/11/2017, il a été décidé, entre autre :

- de soutenir SAINT-LOUIS SUCRE, acteur local majeur et ce d'autant qu'il est important que l'État contribue à ce que la FRANCE accroisse son activité économique, en cohérence avec le SCOT,
- d'éliminer l'option 1 (au dos de l'usine), les services de l'État ainsi que les partenaires associés étant dans l'impossibilité de modifier le PLU en si peu de temps et ce d'autant plus que ce PLU devra par la même occasion évoluer en PLUi maintenant que la communauté de communes du Grand ROYE a été créée,
- de mettre en œuvre l'option 2 (ZI Ouest).

A noter que l'impact lié au trafic généré par le transfert des productions de l'usine de ROYE vers l'entrepôt a été pris en compte dans l'évaluation environnementale, objet de la présente enquête publique.

## **II – CONSOMMATION D'ESPACE**

### **A – AVIS FORMULE**

Le projet s'implante sur un terrain de 21,7 ha actuellement exploité en culture intensive et conduira à une imperméabilisation des sols de l'ordre de 6,3 ha pour la construction de l'entrepôt avec ses bâtiments annexes et de 2,1 ha pour les voiries destinées à la circulation des véhicules sur le site.

Les études menées n'ont pas mis en évidence d'intérêt écologique particulier du site compte tenu d'une biodiversité très réduite. Au niveau du site et de ses abords aucune espèce végétale remarquable, exceptionnelle ou protégée n'a été recensée. Concernant l'avifaune, les espèces observées sont très communes et selon les conclusions des études, elles devraient être peu impactées par le projet.

L'autorité environnementale note :

- que le projet, afin de compenser l'artificialisation des sols, inclut un aménagement des ouvrages de gestion des eaux pluviales permettant de créer un habitat propre à l'expression de la biodiversité,
- qu'une partie des surfaces inutilisées (de l'ordre de 6 ha) sera maintenue en cultures.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont implantés sur les 7 hectares restants sur l'emprise, qui feront l'objet d'aménagements paysagers.

*Afin de limiter l'impact lié à l'artificialisation des sols l'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité :*

- *de végétaliser une partie des toitures (bâtiment annexe notamment) et de certaines voies de circulation et parkings,*
- *de réutiliser l'eau de pluie pour une partie des besoins en eau du site.*

### **B – COMPLEMENTS APPORTES**

Le projet concerne une installation classée pour la protection de l'environnement. La réglementation opposable à cette future installation impose la collecte et le traitement des eaux pluviales susceptibles d'être polluées (art. 1.6.4 de l'arrêté ministériel de prescriptions générales du 11 avril 2017 : *Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées, notamment par ruissellement sur les voies de circulation, aires de stationnement, de chargement et déchargement, aires de stockage et autres surfaces imperméables, sont collectées par un réseau spécifique et traitées par un ou plusieurs dispositifs séparateurs d'hydrocarbures correctement dimensionnés ou tout autre dispositif d'effet équivalent*). La végétalisation de certaines voies de circulation n'est donc pas autorisée. De plus, la maîtrise des risques de pollution (récupération des eaux susceptibles d'être souillées en cas d'incendie) impose des voies de circulation et parkings en enrobé afin de drainer les eaux de ruissellement vers un bassin de confinement.

Toutefois, afin de limiter l'imperméabilisation des sols, les voies de circulation utilisées de façon occasionnelle (voie pompier périphérique notamment) seront réalisées en stabilisé, permettant une infiltration des eaux pluviales.

Les études initiales portaient sur une végétalisation d'une partie des toitures.

Cette végétalisation entraîne un surcoût de :

- 40 €HT/m<sup>2</sup> pour la végétalisation et des bacs renforcés,
- 15 €HT/m<sup>2</sup> pour le renforcement de la charpente,

Ce qui ferait un surcoût de 100 000,00 €HT pour la couverture zone ateliers + bureaux.

En se limitant aux 5 travées bureaux (sur 60 ml au lieu de 180 ml), le surcoût atteint 35 000 €HT.

La végétalisation du parking véhicules légers (type evergreen) entraîne un surcoût de 22 000 €HT

Ces surcoûts, induits par cette option, ainsi que les contraintes d'entretien, ont conduit à l'abandon de la végétalisation, au profit d'un aménagement paysager des extérieurs et des bassins, plus profitable à l'environnement (impact visuel).

De plus,

- la végétalisation des toitures peut éventuellement amplifier les conséquences d'un incendie (Cf. Demande de compléments sollicités par l'Inspection des Installations Classées lors de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale),
- la végétalisation des toitures ne permet pas de récupérer et de recycler les eaux pluviales de toitures, le flux d'eau étant en partie absorbé par les végétaux.

Le projet est dédié à une activité logistique. Par conséquent, les besoins en eau potable sont limités aux usages du personnel, nettoyage des locaux et protection contre l'incendie et arrosage.

La réutilisation des eaux pluviales pour ces usages impose :

- leur stockage et traitement, soit un investissement de l'ordre 20 000 euros HT,
- une maîtrise de l'unité de traitement, soit une externalisation du suivi de cette installation pour un coût d'exploitation supplémentaire de l'ordre de 800 euros HT.

Compte tenu des besoins en eau potable limités pour le projet, cette option n'a pas été retenue.

### **III – TRAFIC ROUTIER, QUALITE DE L'AIR ET GAZ A EFFET DE SERRE**

#### **A – AVIS FORMULE**

La zone industrielle d'implantation se situe à proximité d'infrastructures routières importantes RD 934 et autoroute A1 avec la présence d'une bretelle d'accès. L'activité de la plate-forme logistique impliquera un trafic de l'ordre de 130 camions par jour, l'augmentation du trafic poids lourds sur l'axe routier 934 est estimée à 9,9 %.

L'étude précise que la zone industrielle est traversée par une ligne ferroviaire mais cependant non équipée d'embranchement dédié au fret.

L'étude d'impact ne donne aucun élément sur les émissions de gaz à effet de serre induits par le projet, alors que le transport est un contributeur important.

Les émissions de polluants atmosphériques sont estimées pour le trafic camion dans un rayon de 2 km. Ce calcul nécessite d'être justifié ou repris car il est probable que les camions desserviront des distances plus lointaines.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;*
- *d'étudier des mesures de réduction du trafic routier et de ses émissions, ainsi que des mesures compensatoires aux impacts qui en découleront, par exemple, d'étudier la possibilité d'utiliser les toitures pour la production d'énergie renouvelable qui compensera pour partie la consommation d'énergie engendrée par le projet.*

#### **B – COMPLEMENTS APPORTES**

##### **EMISSIONS DE POLLUANTS**

Les émissions de polluants ont été estimées pour un rayon de 2 km, correspondant au rayon d'affichage de l'enquête publique, rayon d'impact préconisé pour les calculs des évaluations des risques sanitaires (Cf. Evaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires, Démarche intégrée pour la gestion des émissions de substances chimiques par les installations classées, INERIS, première édition, août 2013).

Les rejets sont ré estimés en prenant une hypothèse d'un trafic sur une aire d'impact de 50 km (distance aux points de livraison des produits, points de vente de la grande distribution).

Les hypothèses suivantes sont retenues :

- poids lourds de 45 tonnes avec un moteur de 450 CV respectant l'euro 6 ;
- rejets équivalents à 1,5 g de CO par kW/h ; 0,13 g d'hydrocarbures par kW/h ; 0,4 g de NOx par kW/h et 0,01 de particules par kW/h ;
- vitesse de circulation moyennée à 75 km/h, soit 0,67 h (40 mn).

Les rejets d'un camion sont donc de 330 g de CO ; 28,6 g d'hydrocarbures ; 88 g de NOx et 57,22 g de particules<sup>1</sup>.

Hormis le trafic usine - entrepôt (2 km), il n'y a pas d'augmentation du nombre de véhicules. Les camions qui chargeaient jusqu'à présent à l'usine, chargeront dorénavant dans l'entrepôt externalisé. De plus, la solution actuelle qui consiste à stocker à 15 km de l'usine sera abandonnée.

---

<sup>1</sup> 1 CV = 0,73 kW

Le projet générera un équivalent à 132 camions par jour.  
Ce trafic représentera donc une émission de :

	Emissions en kg			
	CO	Hydrocarbures	NOx	Particules
Par an*	11 005	936	2 935	1 897
Par jour	43,5	3,7	11,6	7,5

\* Pour 253 jours (jours de livraison en points de vente)

### **GAZ A EFFET DE SERRE**

Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre et contribuent à l'effet de serre. L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique.

Plus d'une quarantaine de gaz à effet de serre ont été recensés par le Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Évolution du Climat (GIEC) parmi lesquels figurent : la vapeur d'eau (H<sub>2</sub>O), le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane (CH<sub>4</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>), le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O), l'hydrofluorocarbures (HFC), le perfluorocarbures (PFC) et l'hexafluorure de soufre (SF<sub>6</sub>).

Le projet sera à l'origine de rejets en vapeur d'eau et dioxyde de carbone, liés essentiellement aux transports.

En 2017, un poids lourd consommait en moyenne environ 34,06 l de gasoil pour parcourir une distance de 100 kilomètres (source <https://fr.statista.com>).

La consommation moyenne en carburant liée au trafic généré par le projet pour un rayon de 50 km représentera 2 250 l/j (132 camions par jour) et 569 m<sup>3</sup>/an (pour 253 jours).

Les rejets seront de l'ordre de 1 433 t éq CO<sub>2</sub>/an (source : ADEME).

### **MESURES DE REDUCTION DU TRAFIC, UTILISATION D'ENERGIE RENOUVELABLE**

Le projet prend place à proximité d'usines de production de produits de grande distribution (Saint Louis Sucre et Dailycer).

Le lieu d'implantation retenu est donc une première mesure de réduction du trafic.

Les livraisons des produits s'effectuent en surfaces de vente (magasins de grande distribution type Carrefour, Auchan...). La similitude des points de livraison permet d'effectuer des groupages de marchandises (un seul camion pour plusieurs types de marchandises) et ainsi de réduire le trafic lié aux activités du projet.

Pour ce qui concerne la réduction des consommations d'énergie fossile et le recours aux énergies renouvelables :

- l'entrepôt sera automatisé ce qui ne nécessite pas d'éclairage, soit une réduction de la consommation énergétique en exploitation et après usage (moins d'usure des éclairages, soit moins de DEEE<sup>2</sup> produits à traiter),
- des études ont été initiées pour installer des panneaux solaires en toiture des cellules. Celles-ci ont rapidement été stoppées : ces équipements sont interdits par les assureurs et présentent un risque non négligeable pour les Services de Secours en cas d'intervention sur un sinistre de type incendie (risque d'arc électrique, les panneaux produisant de l'électricité en continu).

L'installation d'équipements de production d'énergie renouvelable a donc été abandonné pour le projet.

<sup>2</sup> Déchet d'Équipements Électriques et Électroniques

# **PIECE ANNEXE 1**

**AVIS FORMULE**

**Source : MRAe**



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet d'exploitation d'une plate forme logistique  
SCI RPM à ROYE (80)**

n°MRAe 2018-2839



## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts de France s'est réunie le 9 octobre 2018. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'exploitation d'une plate-forme logistique sur la commune de ROYE dans le département de la Somme par la SCI RPM.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Valérie Morel, MM. Étienne Lefebvre et Philippe Ducrocq.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

\* \*

*Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.*

*En application de l'article R122-7 III du même code, ont été consultés*

- l'agence régionale de santé Hauts-de-France ;*
- le service départemental d'incendie et de secours de la Somme ;*
- la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Somme ;*
- la Commission Locale de L'eau ;*
- L'inspection du travail.*

*Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.*

*Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.*

## Synthèse de l'avis

Le projet de la société SCI RPM consiste en la construction d'un entrepôt logistique comprenant 5 cellules de stockage de 12 000 m<sup>2</sup> chacune, soit en tout 60 000 m<sup>2</sup> de stockage.

Le projet prendra place à l'ouest du territoire de la commune de Roye en zone industrielle.

Dédié au stockage de marchandises alimentaires au départ, l'entrepôt permettra le stockage de tous types de marchandises de grande consommation.

Aucune substance ou mélange toxique ne sera stocké.

Le site occupera une superficie totale de 21,6724 ha sur des terres agricoles cultivées sur la commune de Roye et en limite de la commune de Saint-Mard, et conduira à l'imperméabilisation d'environ 8 hectares de sols..

Il se situe en extension de la zone industrielle ouest de Roye à proximité de l'autoroute A1 et de la ligne TGV .

Les habitations les plus proches sont situées à 300 m au sud du projet.

Les enjeux environnementaux majeurs du projet sont l'artificialisation des sols, la prévention des risques accidentels, les conséquences du trafic routier sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

La qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement sont insuffisantes pour ce qui concerne le trafic routier et ses impacts.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

## Avis détaillé

### I. Le projet de plate-forme logistique

Le projet de la société SCI RPM consiste en la construction d'un entrepôt logistique de 5 cellules de stockage de 12 000 m<sup>2</sup> chacune, soit en tout 60 000 m<sup>2</sup> de stockage. Chaque cellule présentera une largeur de 75 m et une profondeur de 170 m avec une hauteur sous faîtage de 13,70 m.

Alors que l'entrepôt était initialement dédié au stockage de marchandises alimentaires à sa mise en exploitation, les 5 cellules du bâtiment seront en définitive destinées à recevoir tous les types de marchandises de la grande consommation dont majoritairement des produits finis. Elles n'abriteront pas de produits toxiques.

L'entrepôt comprendra :

- un espace de 570 m<sup>2</sup> pour la préparation des commandes à expédier ;
- des locaux annexes sur une surface d'environ 2 020 m<sup>2</sup> comprenant les bureaux, les locaux sociaux et les espaces techniques ;
- un bâtiment abritant l'installation d'extinction automatique d'incendie et le surpresseur du réseau incendie ; ce bâtiment sera flanqué de 3 réserves incendie totalisant :
  - 580 m<sup>3</sup> pour l'alimentation de l'installation de sprinklage ;
  - 720 m<sup>3</sup> contribuant à la défense incendie de l'entrepôt, cette réserve étant complétée par 2 poches à eau de 240 m<sup>3</sup> unitaire .

Les activités réalisées dans l'entrepôt concerneront :

- la réception ;
- la mise à quai et le déchargement ;
- le stockage la préparation des commandes et l'expédition des marchandises.

Le site occupera une superficie totale de 21,6724 ha sur des terres agricoles cultivées sur la commune de Roye et en limite de la commune de Saint-Mard.

Il se situe sur la zone industrielle ouest de Roye à proximité de l'autoroute A1 et de la ligne TGV. Il est desservi par la sortie 12 de l'A1 et la RD 934 en direction d'Amiens.

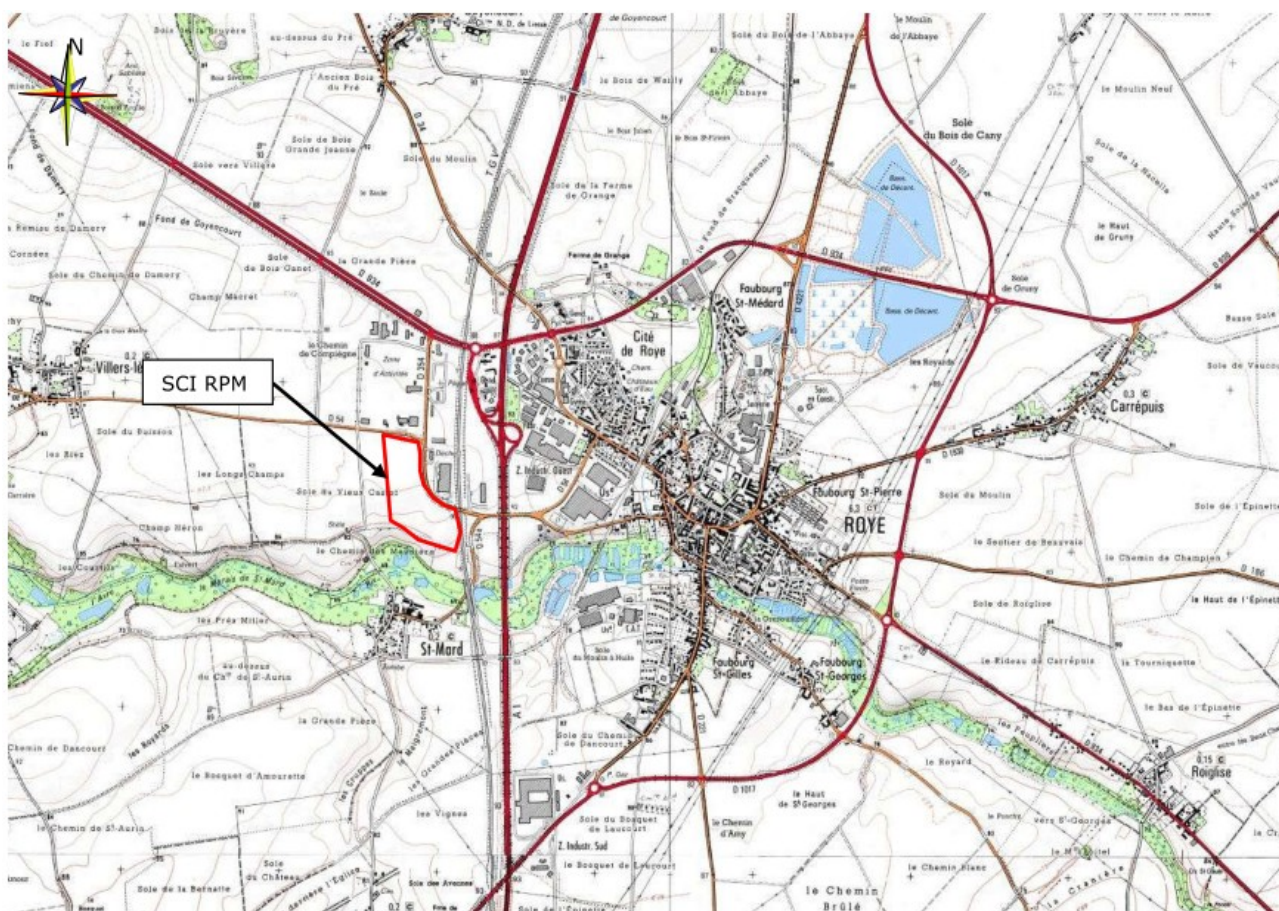
La surface imperméabilisée sera de 84 002 m<sup>2</sup> (dont 62 595 m<sup>2</sup> de toiture et 21 407 m<sup>2</sup> de voiries) pour une surface non imperméabilisée de 132 722 m<sup>2</sup>.

Les habitations les plus proches sont situées à 300 m au sud, sur la commune de Saint-Mard.

Les espaces de stationnement prévus sont de 30 places pour les véhicules légers et 16 places pour les poids-lourds.

Le projet de bâtiment logistique visé ci-dessus et les activités qui y seront exercées relèvent de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et de la Loi sur l'Eau codifiée.

Il est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 1 : « installations classées pour la protection de l'environnement » et de la rubrique 39°a) : « travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement et récemment modifié par décret du 04 juin 2018. Le dossier portant sur un projet relevant de l'autorisation au titre de la législation des installations classées, comprend une étude de dangers.



**PLAN DE SITUATION**



**Plan d'ensemble du site**

## **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.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, aux risques technologiques, au trafic routier, à la qualité de l'air et au climat, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### **II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale**

L'étude d'impact comprend le contenu exigé par l'article R.122-5 et l'article R.181-13 du code de l'environnement. Il convient de préciser que le projet logistique n'est pas susceptible d'affecter un site Natura 2000 dont la plus proche zone répertoriée est située à plus de 19 km du site.

Le projet relevant de l'article L.181-1 du code de l'environnement, une étude de dangers est jointe au dossier de demande d'autorisation.

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

Le bâtiment logistique objet de la demande d'autorisation sera implanté dans la zone industrielle de Roye, secteur inscrit dans le PLU en régime d'urbanisation future à vocation principale d'activités.

Le dossier met en évidence la compatibilité du projet du bâtiment logistique avec les orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois Picardie couvrant la période 2016-2021 et avec les enjeux du SAGE Somme Aval et Cours d'Eau Côtiers.

Les eaux pluviales seront infiltrées sur le site via des noues et bassins d'infiltration, les eaux pluviales des voiries seront traitées préalablement par un séparateur d'hydrocarbures.

L'étude de délimitation de zone humide a montré que le projet, d'un point de vue pédologique et floristique, n'est pas situé en zone humide.

Aucun projet connu sur le secteur d'étude n'est susceptible de générer des effets cumulés avec le projet d'exploitation de l'entrepôt.

## II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact présente les différents scénarios étudiés dans le choix de l'implantation du site, au regard de sa vocation ; elle justifie le choix du terrain retenu sur la commune de Roye du fait de :

- sa localisation en zone industrielle autorisant l'implantation d'activités logistiques ;
- sa desserte routière qui limite les traversées de zones d'habitations, et la proximité d'axes majeurs de circulation ;
- l'absence de zone d'habitations à proximité du site ;
- une superficie foncière disponible adaptée au besoin du projet.

Un autre choix était de construire l'entrepôt à proximité immédiate de la sucrerie, ce qui a été écarté compte tenu du classement du terrain en zone agricole et du délai nécessaire pour faire évoluer le PLU. Il est regrettable que l'impact des déplacements routiers entre l'usine et l'entrepôt n'ait pas été intégré à l'analyse du projet et au choix du scénario.

*L'autorité environnementale recommande a minima de compléter l'étude d'impact d'une analyse succincte de l'impact des différents scénarios.*

## II.4 Résumé non technique

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

## II.5 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.5.1 Consommation d'espace

Le projet s'implante sur un terrain de 21,7 ha actuellement exploité en culture intensive et conduira à une imperméabilisation des sols de l'ordre de 6,3 ha pour la construction de l'entrepôt avec ses bâtiments annexes et de 2,1 ha pour les voiries destinées à la circulation des véhicules sur le site.

Les études menées n'ont pas mis en évidence d'intérêt écologique particulier du site compte tenu d'une biodiversité très réduite. Au niveau du site et de ses abords aucune espèce végétale remarquable, exceptionnelle ou protégée n'a été recensée. Concernant l'avifaune, les espèces observées sont très communes et selon les conclusions des études, elles devraient être peu impactées par le projet.

L'autorité environnementale note :

- que le projet, afin de compenser l'artificialisation des sols, inclut un aménagement des ouvrages de gestion des eaux pluviales permettant de créer un habitat propre à l'expression de la biodiversité ;
- qu'une partie des surfaces inutilisées (de l'ordre de 6 ha) sera maintenue en cultures.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales sont implantés sur les 7 hectares restants sur l'emprise, qui feront l'objet d'aménagements paysagers.

*Afin de limiter l'impact lié à l'artificialisation des sols l'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité :*

- *de végétaliser une partie des toitures (bâtiment annexe notamment) et de certaines voies de circulation et parkings ;*
- *de réutiliser l'eau de pluie pour une partie des besoins en eau du site ;*

### II.5.2 Risques technologiques

L'étude de dangers jointe au dossier de demande d'autorisation a été menée de manière méthodique, claire et adaptée aux enjeux d'un important bâtiment logistique ; elle s'articule de manière classique autour des axes suivants :

- description et caractérisation de l'environnement et des installations du site afin d'identifier les potentiels d'agressions externes (exemple des effets dominos liés aux installations voisines) et internes, liés eux principalement à la nature des produits entreposés
- description des cibles à protéger
- analyse de l'accidentologie
- analyse des risques et modélisation des zones d'effets associées aux phénomènes dangereux retenus.
- définition de mesures de prévention et de protection prises pour la maîtrise des risques

Au final, et compte tenu notamment des mesures de prévention qui seront observées et des mesures de protection qui seront mises en place, l'étude des dangers a pu justifier l'absence de phénomène dangereux susceptible d'entraîner des conséquences significatives pour les populations voisines.

### II.5.3 Trafic routier, qualité de l'air et gaz à effet de serre

La zone industrielle d'implantation se situe à proximité d'infrastructures routières importantes RD 934 et autoroute A1 avec la présence d'une bretelle d'accès. L'activité de la plate-forme logistique impliquera un trafic de l'ordre de 130 camions par jour, l'augmentation du trafic poids lourds sur l'axe routier 934 est estimée à 9.9 %.

L'étude précise que la zone industrielle est traversée par une ligne ferroviaire mais cependant non équipée d'embranchement dédié au fret.

L'étude d'impact ne donne aucun élément sur les émissions de gaz à effet de serre induits par le projet, alors que le transport est un contributeur important.

Les émissions de polluants atmosphériques sont estimés pour le trafic camion dans un rayon de 2km. Ce calcul nécessite d'être justifié ou repris car il est probable que les camions desserviront des distances plus lointaines.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ;*
- *d'étudier des mesures de réduction du trafic routier et de ses émissions, ainsi que des mesures compensatoires aux impacts qui en découleront, par exemple, d'étudier la possibilité d'utiliser les toitures pour la production d'énergie renouvelable qui compensera pour partie la consommation d'énergie engendrée par le projet.*