Mémoire en réponse sur l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Sur le projet de la société JJA

Commune de Croixrault (80)

Ref : n°MRAe 2020_4723

La Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE) a rendu un avis le 11 aout 2020 concernant le projet d'implantation d'une plateforme logistique par la société JJA (et non pas la société Easy Logistique comme indiqué) sur la ZAC de la Mine d'Or - commune de Croixrault (80).

Le mémoire en réponse qui suit reprend les recommandations de la MRAE dans son rapport initial (*en italique bleu*) et présente les réponses de la société JJA.

En synthèse la MRAE indique que le projet « *s'implantera sur un terrain d'une superficie de 27,45 hectares constitué de terres cultivées, de prairies, de fourrés et d'un plan d'eau. Il entrainera l'imperméabilisation d'environ 14,45 hectares dont 9,5 hectares pour un entrepôt, générant une perte de stockage de carbone, et un trafic de poids lourds et de véhicules légers important, avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre non estimées.* »

Le projet s'implante effectivement sur une ZAC dont le maître d'ouvrage est la communauté de communes Somme Sud-Ouest. Les terres ont demeuré en culture dans le cadre d'un accord avec la profession agricole et la chambre d'agriculture afin de permettre l'usage de ces terres dans l'attente de la réalisation d'un projet d'entreprise correspondant au principe constitutif de cette ZAC. Le terrain situé sur le plateau ne comporte pas de plan d'eau, ni de prairies, ni de fourrés. Il est totalement libre d'obstacles et seules des cultures intensives (blé, mais, orge..) étaient pratiquées sur ledit foncier.

Le bâtiment d'une surface d'environ 98.000 m2 et ses surfaces accessoires de voirie et de stationnement couvre un peu plus de 50% de la surface totale du foncier occupé (14,45 hectares) ce qui constitue un signe d'optimisation de la surface foncière. Le reste des surfaces non imperméabilisé fait l'objet d'une programmation paysagère détaillée favorisant l'émergence d'une biodiversité positive ainsi une faune et une flore émergente sur ce type de terrain de plein vent et de plateau.

Selon l'avis de l'autorité environnementale :
« *Le projet doit être complété de mesures permettant de réduire les émissions atmosphériques, y compris en intégrant une réflexion sur des modes de transport alternatifs à la route par exemple en étudiant d'autres scénarios d'implantation favorable à ces modes. A défaut, des mesures compensatoires, notamment de stockage de carbone, doivent être recherchées.* »

La réflexion engagée par le groupe JJA est de favoriser les connexions entre son implantation logistique, les axes structurants autoroutiers et les ports de réception de ses produits tout en restant en adéquation avec les axes de dessertes à destination de ses clients. Pour ce faire, l'axe A29 et le positionnement de cette ZAC en sortie d'autoroute répondent pleinement à ce questionnement multiple. En favorisant un trafic Poids Lourd par autoroute plutôt qu'un trafic sur des tronçons de routes départementales et annexes, l'impact en termes d'émission de polluants se trouve considérablement diminué. En effet, le parcours d'un poids lourd, et par conséquent ses émissions, conditionne largement ses polluants. Ce que l'on désigne par « l'effet de la pente » dans les montées est significatif à ce titre et conduit à des surémissions pour tous les polluants. Ces effets de pente dans les montées sont nettement moindres sur autoroute que si les poids lourds utilisent les routes départementales. Par ailleurs, l'analyse rapide de quelques courbes produites à partir du logiciel du RST «COPCETE» montre que le 1er paramètre influençant les émissions reste la vitesse : pour les véhicules particuliers, les émissions sont minimales pour des vitesses proches de 70 km/h alors que, pour les poids lourds, les émissions diminuent avec la vitesse. L'usage de l'autoroute s'avère dont profitable à toutes émissions. En ce sens, la société JJA a fait le choix de favoriser les déplacements de poids lourds sur des axes autoroutiers et d'indiquer cette préférence à ses prestataires.

Enfin, et en collaboration avec la communauté de communes Somme Sud-Ouest Amiénois, la société JJA a entrepris une réflexion sur l'intégration de l'hydrogène comme mode d'alimentation énergétique. Pour ce faire une étude est en cours avec des acteurs de l'hydrogène vert favorisant l'implantation d'une station de recharge hydrogène à proximité du site. Avec une autonomie estimée de 300 km, un poids lourd fonctionnant à l'hydrogène, « sourcé vert » de préférence en raison de la concentration d'éoliennes sur le secteur, pourrait ainsi aisément faire des trajets entre le site de Croixrault – ZAC de la Mine d'Or choisi par la société JJA et le port du Havre. Cette logique, si elle était retenue, aurait pour effet de réduire et compenser les émissions de polluants mais aussi de renforcer le pôle maritime du Havre.

L'autorité environnementale indique que :
« Des aménagements de moindre consommation d'espace doivent être recherchés en ce qui concerne l'implantation retenue. »

Le format de la plate-forme logistique optimise l'emprise foncière en limitant les zones non utilisées. Les cheminements de véhicules, les stationnements et les positionnements des divers bassins sont géométriquement optimisés dans le respect strict du PLU.

L'autorité environnementale indique que :
« Comme indiqué dans le dossier plusieurs études restent à produire ou à compléter. En effet, les Inventaires faune et flore sont en cours de réalisation et les résultats fournis sont partiels et nécessitent d'être complétés. L'évaluation des incidences du projet sur le réseau Natura 2000 nécessite également d'être complétée et, en l'état, il n'est pas démontré que le projet n'aura pas d'incidences notables sur les sites Natura 2000. En l'état du dossier, l'autorité environnementale ne peut pas se prononcer sur les impacts du projet sur la biodiversité et les sites Natura 2000. »

Les études faune flore ont été complétées selon la logique des 4 saisons sans mettre en évidence la présence d'espèces ou de végétations en situation particulière et conformément à l'étude initiale faune flore constitutive de la ZAC. Le volet paysager présente des choix et des formes de plantations favorisant l'émergence d'une faune et d'une flore nouvelles au regard de l'état initial d'une surface agricole caractérisée par une mono culture intensive. Parmi ces choix, il est à noter l'implantation de haies défensives favorisant l'implantation de petits animaux, dont des batraciens et oiseaux ainsi que la création d'un pré-verger, aussi appelé verger de plein vent, écoverger, ou verger de hautes tiges associant l'arbre fruitier de haute tige à la prairie, soit une forme d'agroforesterie. Ce principe de pré-verger permet d'accueillir favorablement une solution de gestion des espaces verts en éco pâturage, économe en émissions de gaz carboniques.

Concernant les sites Natura situés dans un périmètre proche ou éloigné, ils concernent essentiellement les fonds de vallées alors que le site de la ZAC de la Mine d'or se situe sur un plateau de plein vent.

L'autorité environnementale indique que :
« *Concernant l'intégration paysagère, le dossier mérite d'être complété par des photos montages. De plus, les mesures paysagères proposées devront être complétées, notamment sur la partie sud du site.* »

Des montages photographiques intégrant le futur bâtiment ont été réalisés. Constitués de photos montages supplémentaires, notamment du cœur du village de Croixrault, ils ne présentent pas d'intérêt particulier compte tenu de la structure du village. Les photos montages existants ont été présentés aux élus et répondent pleinement à leur attente en termes d'intégration.

L'autorité environnementale indique que :
« *Concernant l'énergie, il est nécessaire de reprendre l'étude de l'implantation de panneaux Photovoltaïques en toiture.* »

L'intégration en toiture de panneaux photovoltaïques en toiture a été envisagée. L'étude réalisée montre l'incapacité d'intégrer ce mode d'exploitation sur le site du fait de questions réglementaires, de surcouts de construction et du faible rendement attendu.

Réponses à l'avis détaillé de la MRAE :

Dans son chapitre 1, La MRAE indique que :

« La description du projet présentée est incomplète car elle n'identifie pas les surfaces occupées par les parkings et les bureaux. Le dossier indique, néanmoins, en page 75 de l'étude d'impact, que l'aménagement prévoit le respect d'un ratio minimum de 25 % d'espaces verts perméables puisque le projet prévoit 12,94 ha sur les 27,45 ha du site, (soit 47,15 %) en espaces verts. »

Le projet est constitué d'un entrepôt de 8 grandes cellules de stockage d'environ 11.800 m2 chacune, pour une surface totale de stockage (hors bureaux) de 96.234m2, complété en façade de surfaces de bureaux. Ces cellules de stockage disposées dos à dos, sur 2 rangées, constituent le volume principal des constructions. Ses deux longs-pans recevront les façades de quais : les réceptions au Sud-Est, les expéditions et les locaux techniques au Nord-Ouest ; le pignon Sud, les bureaux et les locaux de charge comme précisé dans la notice du permis de construire.

La surface totale du projet est de 27,45 ha, décomposée de la manière suivante :

	Surface en m²	CR	Surface active en m²
Bâtiment	98 053 m²	1	98 053 m²
Abri palette	1 274 m²	1	1 274 m²
Bassin de confinement	1 375 m²	1	1 375 m²
Bassin de tamponnement	1 864 m²	1	1 864 m²
Bassin pompier	401 m²	1	401 m²
Bassin d'infiltration	25 000 m²	0,2	5 000 m²
Voiries - aire de béquillage	10 141 m²	1	10 141 m²
Voiries - Trottoirs	2 186 m²	1	2 186 m²
Voiries - Voirie lourde	38 414 m²	1	38 414 m²
Voirie - Voirie légère	8 870 m²	1	8 870 m²
Voirie - voirie pompier	1 103 m²	1	1 103 m²
Espaces verts	85 860 m²	0,2	17 172 m²
TOTAL	274 540 m²	0,68	185 852 m²

En point II.1, relatif à Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

« L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés du projet avec le projet le projet de la société SICA « Somme de saveurs » sur la ZAC de la Mine d'Or autorisé par arrêté préfectoral de juillet 2019. »

Interrogée à ce sujet, La communauté de communes Somme Sud-Ouest, aménageur de la ZAC, nous a indiqué l'abandon du projet SICA « Somme de saveurs ». A la demande du porteur de projet, le permis de construire a été annulé.

En point II.2, relatif aux Scénarios et justification des choix retenus « *L'autorité environnementale recommande d'examiner d'autres scénarios d'implantation plus favorables aux modes de transports alternatifs à la route.* »

Le projet qui est présenté correspond aux besoins d'exploitation de la société JJA. Il prend en compte toutes les contraintes liées à cette activité : typologie de produits, points d'arrivée des marchandises, zones de chalandises, contraintes clients, etc...

Ainsi, le choix du site de Croixrault répond au maillage nécessaire au développement de l'entreprise avec :

- une arrivée des marchandises essentiellement par le port du Havre et de façon annexe par les ports de Dunkerque et d'Anvers,
- une situation au barycentre de la clientèle desservie (France et nord de l'Europe),
- une interaction avec les sites existants dans le même secteur géographique (Argoeuves-St-Sauveur et L'étoile-Moufflers) en liaison autoroutière (A16-A29) évitant ainsi l'usage par les poids lourds des voies secondaires et départementales.

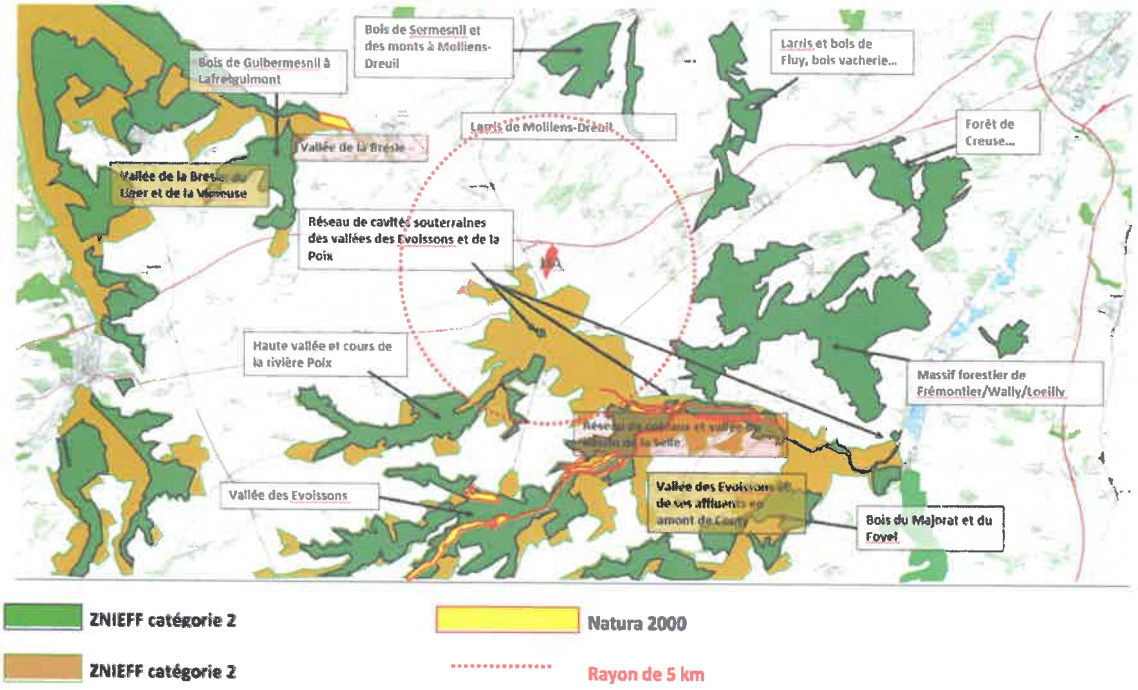
Par ailleurs, La ZAC de la Mine d'Or dispose d'une surface foncière homogène aménagée, viabilisée, et immédiatement disponible. Il est important de noter que l'arrivée de ce projet permet à la communauté de communes, aménageur du site, de solutionner une difficulté majeure liée à la présence de nombreux vestiges archéologiques devant faire l'objet de fouilles complémentaires et approfondies à hauteur de plusieurs millions d'euros.

Enfin, Le choix géographique répond également à une volonté de continuer et pérenniser le développement du groupe JJA sur le territoire.

Le site de Croixrault répond donc à toutes ces contraintes, à la fois administratives, urbanistiques, géographiques et techniques. Il est directement accessible par l'autoroute mais n'est pas embranché fer. Il n'existe pas de terrain répondant aux critères de choix de la société JJA permettant une desserte par le rail indépendamment du fait que l'utilisation du fret ferroviaire pour l'activité JJA ne répond pas à la souplesse et la réactivité nécessaire à l'exigence de la clientèle en termes de délais d'approvisionnement et de livraison.

En point II.3- Résumé non technique « *L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet.* »

La carte affichée ci-dessous synthétise et affiche les différents enjeux intégrés dans les études préalables par la société JJA. Elle permet de rappeler que le foncier concerné par l'implantation de la société est situé sur un plateau venteux et que les ZNIEFF répertoriées ainsi que l'emprise Natura 2000 concernent les vallées éloignées du plateau. Afin de faciliter la lecture, cette carte présente un rayon en rouge de 5 km autour de l'emprise du projet JJA.



Extrait Étude d'Impact (page 32/127) :

Il existe 5 zones NATURA2000 dans un rayon de 20 km autour du site.

Type de zonage	Nom	Référence	Intérêts	Distance au projet
Natura 2000 (ZSC)	Réseau de coteaux et vallée du bassin de la Selle	FR2200362	Habitats - Faune - Flore	4,3 km au Sud-Est
Natura 2000 (ZSC)	Vallée de la Bresle	FR2200363	Habitats - Faune - Flore	8,7 km au Nord-Ouest
Natura 2000 (ZPS)	Étangs et marais du bassin de la Somme	FR2212007	Oiseaux	19,5 km au Nord-Est
Natura 2000 (ZSC)	Basse vallée de la Somme de Pont-Rémy à Breilly	FR2200355	Habitats - Faune - Flore	19,5 km au Nord-Est
Natura 2000 (ZSC)	Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval (Beauvaisis)	FR2200369	Habitats - Faune - Flore	20 km au Sud

Figure 7 : Zones Natura2000 dans un rayon de 20 km

La commune de Croixrault et les communes voisines n'ont pas de zones Natura2000 sur leur territoire. La zone la plus proche est à un peu plus de 4 km km au sud. Il s'agit du « Réseau de coteaux et vallée du bassin de la Selle ». Située entre les départements de la Somme et de l'Oise, cette zone morcelée s'étend sur 618 ha.

Par ailleurs, le résumé non technique présent dans le projet JJA fait une description de l'état initial de l'environnement, des surfaces agricoles en cultures intensives, une présentation des impacts répertoriés et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les dits impacts.

Au point II.4.1 - Consommation d'espace, « *l'autorité environnementale recommande :*

- *« d'étudier les impacts de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ; »*

Dans les études préalables, un regard particulier a été porté sur les services écosystémiques. D'un schéma conceptuel récent qui positionne le sol comme un capital naturel caractérisé par ses stocks de matière et de biodiversité mais aussi par les flux qu'il génère et qui permettent la fourniture d'un certain nombre de services répondant à des besoins humains, l'ensemble des études fournies dans le cadre du projet a été appréhendé au regard d'un état initial, d'observations de la faune et de la flore, d'études physiques du sol et d'une étude sur les impacts sur le monde agricole, en amont et en aval. L'étude sur les compensations collectives agricoles rassemble l'ensemble des éléments d'appréciation et les mesures proposées en termes de compensation par la société JJA.

- *« d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols. »*

Les aménagements relatifs à ce projet sont nécessairement conditionnés par une réglementation sur les ICPE et pris en considération par les services de l'État et notamment par le SDIS. L'optimisation des volumes intérieurs évite naturellement un étalement au sol trop important. Le sens de circulation des véhicules dans l'enceinte est un sens unique à vitesse limitée. Le choix d'un sens unique réduit considérablement tout risque d'accident et permet de réduire la surface de voirie nécessaire à la circulation des véhicules. Néanmoins, ces surfaces de voirie et de stationnement doivent être totalement imperméabilisés afin de contenir les pollutions éventuelles, de les recueillir et de les traiter sans qu'elles viennent à pénétrer le sol.

- *« de proposer les mesures de réduction des impacts et, à défaut, de compensation, par exemple des mesures de réduction ou compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation, telles que la création de boisements ou de la végétalisation de parking. »*

La notice paysagère du projet intègre toutes ces préoccupations avec pour objet d'optimiser la quantité, la qualité et la diversité des essences inclues dans les aménagements paysagers afin de favoriser une captation du carbone par les sols. La solution d'espaces paysagers complexes a été préférée à un alignement d'arbres standard afin d'optimiser toutes les surfaces contribuant à cette absorption du carbone. Pour des raisons de sécurité, les parkings ne peuvent être perméables et potentiellement polluer les sols.
Par ailleurs, les aménagements paysagers intègrent également le principe d'un éco-pâturage sur site. L'entretien des espaces verts aménagés en pré-vergers et prairies en éco pâturage a pour effet direct de lutter contre les plantes invasives (Renouée du Japon), de renforcer la biodiversité sur le site, mais surtout de réduire considérablement l'empreinte carbone à l'inverse d'un entretien mécanisé.

En point II.4.2 relatif au paysage, «*L'autorité environnementale recommande :*

- *« de préciser les caractéristiques architecturales des bâtiments dans la perspective d'une meilleure intégration des bâtiments dans le paysage ; »*

Les tons couleurs utilisés en bardage de ce bâtiment (résonnance de gris – cf dossier Permis de Construire), fruit d'une large expérience de bâtiments réalisés avec ces teintes, démontrent que les tonalités utilisées permettent la meilleure insertion dans ce type de paysage de plateau de plein vent. Les limites proches et moins proches du foncier occupé par ce projet bénéficient déjà de lisières végétales de moyennes et hautes tiges notamment le long de la D901 ou à l'Est du parcellaire. Les aménagements en clôture du site doublonneront la barrière visuelle. Il est utile de souligner qu'aucune habitation n'a de visibilité directe sur le site situé à l'altitude 178 m et que seuls les automobilistes utilisant la D901 pourront apercevoir les limites hautes du bâtiment (cf. photographies figurant au dossier Permis de Construire).

- *« de compléter l'analyse des impacts par la réalisation de photomontages depuis les voies de circulations et les sorties de villages et/ou une coupe de terrain. »*

Les photos ci-jointes prises au cœur du village démontrent l'absence de visibilité sur le projet. Des photos prises de l'axe D901 figurent déjà au dossier tout comme des photos prises du chemin communal en sortie de la commune de Croixrault (Calvaire).

Vue de la D901

- *« de compléter les mesures d'intégration paysagère dans la partie sud du projet par la plantation d'arbres de haute tige plus adaptés à la hauteur des bâtiments. »*

La partie du sud du projet est occupé par un bassin de rétention dont l'entretien sera assuré en éco-pâturage et d'un aménagement en pré-vergers ou pré de pleins vents, ou verger de haute tige.
Le pré-verger constitue un système unique en son genre qui associe pâturage et production de fruits. Il ménage aussi des paysages identitaires typique de l'ouest du département de la Somme et en limite de la Normandie et du Pays de Bray. Il illustre également des savoirs et des savoir-faire agricoles et enrichit notre patrimoine végétal et animal en préservant des typologies d'arbres fruitiers oubliés et de races animales patrimoniales. Ici, les arbres sont fruitiers et associés au pâturage. Tout est fait pour valoriser les synergies entre l'animal et l'arbre. L'animal contrôle l'herbe et mange les fruits véreux. L'arbre lui fait de l'ombrage sans trop gêner la pousse d'herbe.
La démarche se veut multiple et ne se résume pas à la simplement plantation de rangées d'arbres. Elle explique naturellement le choix paysager dans la partie sud du terrain qui suffira largement à masquer la façade bureau du bâtiment JJA et constituera un élément démonstratif d'un aménagement paysager favorisant la biodiversité.

En point II.4.3 relatifs aux milieux naturels et à la biodiversité.
« L'autorité environnementale recommande de réaliser une étude complète sur la base d'un cycle de vie complet pour la faune, notamment pour les amphibiens et l'avifaune nicheuse et des périodes plus propices à la floraison concernant la flore, et d'analyser la fonctionnalité écologique du site.
.../...
L'autorité environnementale recommande après avoir complété l'état initial de la biodiversité et des milieux, de réévaluer le niveau d'impact et de définir les mesures d'évitement, et à défaut de réduction et de compensation adaptées. En l'état du dossier, l'autorité

environnementale ne peut pas se prononcer sur la bonne prise en compte de la biodiversité et des milieux. »

Les investigations faune/flore ont été poursuivies depuis le dépôt du premier dossier étudié par la MRAE. A ce jour, les études ont été menées en mars 2020 (hiver), fin avril et début juin 2020 (printemps), et août 2020 (été).

Le chapitre 3.1.1. de l'étude d'impact (page 21/127) a été complété en ce sens de même que le rapport SOCOTEC (annexe 5.1 de l'étude d'impact).

Il est écrit en conclusion :

3.1.4. CONCLUSION : SENSIBILITÉ DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL

Le terrain se situe en dehors de toute zone naturelle sensible ou protégée.

Les sols ne montrent pas de caractère de zones humides.

L'activité agricole qui a perduré sur le secteur depuis la création de la ZAC offre peut de diversité biologique. Il n'est pas propice pour la présence d'espèces animale ou végétale remarquable. Les investigations effectuées en 2019/2020 confirment celles effectuées à la création de la ZAC en 2008-2009. Seule la zone arborée à l'est du terrain montre une biodiversité plus importante. Les biotopes concernés sont cependant en-dehors du terrain d'assiette.

Ces différents passages montrent que le terrain d'assiette (culture intensive) ne présente pas de sensibilité écologique notable.

Les zones sensibles se situent en périphérie, particulièrement en limite est du terrain avec des zones déjà arborées et arbustives particulièrement propices à la présence d'oiseaux, dont des espèces nicheuses.

Cette zone ne sera pas impactée par l'implantation de JJA. Elle ne fait pas partie du terrain d'assiette et en est séparée par un chemin rural. Cependant, une attention particulière sera portée au secteur en période de travaux afin que les engins de chantier ne viennent pas impacter ce secteur au fil de leurs déplacements. A chaque fois que possible, des plantations seront réalisées avant la phase chantier afin de ne pas perturber la faune et permette à cette dernière un maintien physique.

Pour plus de détail sur la sensibilité écologique du terrain, le lecteur se reportera à l'étude SOCOTEC (Annexe 5.1).

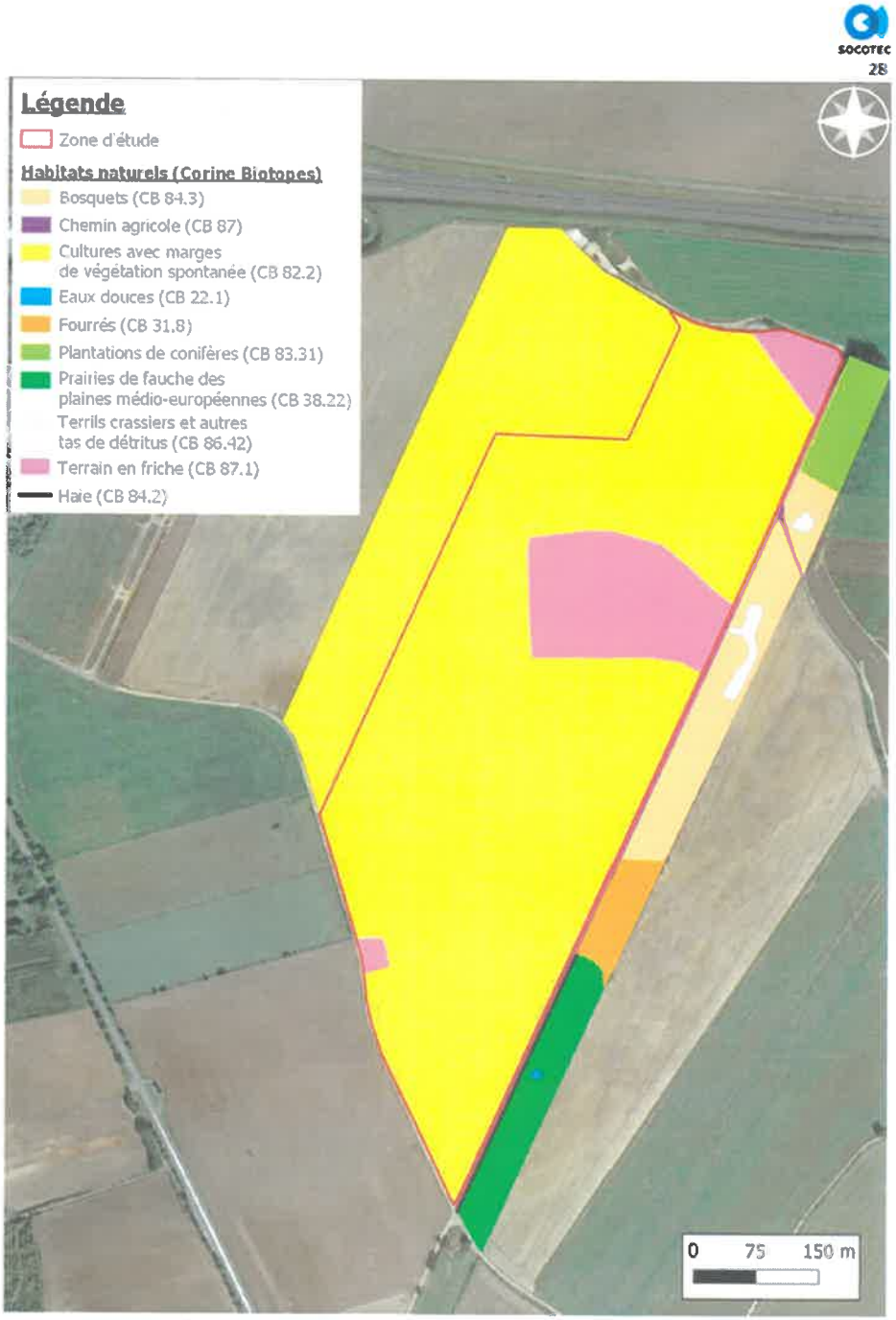


Figure 10 : Cartographie des habitats semi-naturels recensés au droit de la zone d'étude

En point II.4.4 portant sur l'évaluation des incidences Natura 2000

« Après avoir complété l'état initial de la biodiversité et des milieux, l'autorité environnementale recommande d'évaluer les incidences du projet sur le réseau Natura 2000 en prenant en compte les aires d'évaluation2 des espèces. »

La recommandation de l'autorité environnementale a été naturellement prise en compte. Suite aux investigations de terrain de printemps et d'été, ce point a été complété depuis l'analyse du dossier par la MRAE. L'analyse concernant l'incidence du projet sur les zones Natura 2000 a été développée au chapitre 4.12.3 de l'étude d'impact dans sa version V2, page 100/127 de l'étude d'impact.

CATEGORIE	QUANTIFICATION DES IMPACTS EN PHASE CHANTIER	QUANTIFICATION DES IMPACTS EN PHASE D'EXPLOITATION	DESCRIPTION DES MESURES VISANT A EVITER ET REDUIRE	IMPACTS RESIDUELS
Zones d'intérêt écologique réglementaires	Impact faible	Impact faible	Mesures d'évitement - Conservation d'habitats naturels situés aux abords immédiats - Protection d'habitats naturels situés aux abords immédiats - Choix dans la période d'intervention - Prise en compte des espèces invasives Mesures de réduction - Création d'espaces verts - Pelouses rustiques - Choix des espèces rustiques - Système d'éclairage - Gestion différenciée	Faible
Zones d'intérêt écologique patrimoniaux	Impact faible	Impact faible		Faible
SRCE et Trames verte et bleue	Impact faible	Impact faible		Faible
Habitats floristiques	Impact faible	Impact faible		Faible
Espèces végétales	Impact faible	Impact faible		Faible
Espèces végétales invasives	Impact faible à modéré	Impact faible		Faible
Zones humides	Impact négligeable	Impact négligeable		Négligeable
Espèces animales et habitats d'espèces	Mammifères terrestres Impact faible	Mammifères terrestres Impact faible		Faible
	Chiroptères Impact faible	Chiroptères Impact faible		Faible
	Oiseaux Impact modéré	Oiseaux Impact faible à modéré		Faible
	Insectes Impact faible	Insectes Impact faible		Faible
	Amphibiens Impact faible	Amphibiens Impact faible		Faible
	Reptiles Impact faible	Reptiles Impact faible		Faible

Figure 27 : Tableau de synthèse des mesures ERC et des impacts sur la faune et la flore

En point II.4.5 portant sur les Milieux aquatiques,

« L'autorité environnementale ne peut pas se prononcer sur la bonne prise en compte des zones humides et recommande de compléter l'étude d'impact par une caractérisation correcte des zones humide et la vérification de la flore présente sur le site. »

Le terrain d'assiette du projet JJA situé en plateau est un champ de cultures intensives (maïs, céréales…). Le sol n'est pas caractéristique de zones humides. Par ailleurs, les investigations botaniques de printemps ont confirmé l'absence d'espèces végétales spontanées.

La supposée « mare » présente au moment des études hivernales était due aux remaniements de sols réalisés par les archéologues et à de très fortes pluies pendant la période d'observation du site. On ne peut donc considérer que la zone dénommé « mare » reprenne les caractéristiques d'une mare en eau de façon pérenne. Cette courte période n'a pas permis la présence d'une végétation ou d'une faune (amphibiens par exemple) caractéristiques des milieux aquatiques et dont l'installation sur un site demande beaucoup de temps. Il est utile de rappeler que le tissu de haies et arbustes est davantage favorable à une implantation naturelle de batraciens. Ces derniers vivent en effet principalement dans les haies et les buissons et ce n'est que pendant une très courte période à la fin de l'automne qu'ils migrent en direction de milieu aquatique nécessaire à leur reproduction… Ainsi le crapaud commun, ne reste au fond des mares guère plus d'une dizaine de jours, tandis que la salamandre tachetée ne fait qu'effleurer l'élément liquide, lorsqu'elle libère ses larves.

Néanmoins et dans un souci de favoriser une biodiversité sur le site, il est envisagé d'implanter une petite mare au sein du pré-vergers.

En point II.4.6relatif aux risques technologiques,

« L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers par une analyse de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé sur l'environnement et la santé. »

Le type de modélisation demandé n'est aujourd'hui pas possible au vu des modèles existants. Ce point a été précisé par INERIS auprès du Ministère du développement Durable suite à l'accident de *Lubrizol*. Le risque de pollution due au lessivage des fumées ne peut donc pas être quantifié à ce jour.

Cependant, en cas d'incendie, la plus grande partie des fumées et gaz de combustion va se développer au droit du site. De fait, si l'incendie a lieu en période de pluie, le lessivage des fumées se fera au droit du bâtiment et ramènera les eaux polluées sur le site.

On rappellera que ce cas est pris en compte dans l'étude des dangers et dans le dimensionnement des rétentions du site. Les eaux pluviales polluées seront confinées sur site, dans les bassins étanches évitant ainsi toute pollution du sol.

En point II.4.7 - Énergie, climat et qualité de l'air et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements,

« L'autorité environnementale recommande de préciser la méthode de calcul de l'estimation de trafic ainsi qu'une estimation des horaires d'affluence. »

L'estimation du trafic routier a été réalisée par la société EASY LOGISTIQUE, filiale logistique de la société JJA. Elle est basée sur les estimations de l'activité à venir, sur la connaissance des lieux de réception des marchandises (Port du Havre par exemple), sur la localisation des lieux de chalandise et de diffusion des marchandises à l'attention des clients.

Cette estimation a un caractère sérieux et réaliste puisque basée et argumentée par l'activité de plusieurs plateformes exploitées par la société JJA au travers de sa filiale EASY LOGISTIQUE et notamment celles situées sur la ZAC des Bornes du Temps et sur la ZAC des Hauts Plateaux. Ainsi la société JJA connait parfaitement ses pics d'affluence.

« L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une réflexion sur le développement des modes alternatifs au transport routier, que ce soit pour les véhicules légers avec des bus ou du co-voiturage, ou les poids-lourds. »

Au regard des principaux critères de choix concernant l'implantation de la nouvelle plateforme JJA : localisation géographique en région du grand amiénois, taille du terrain, éloignement de zones sensibles (zones habitées, zones naturelles), il n'a pas été possible de trouver un terrain permettant un embranchement fer et un transport ferroviaire. De plus, on notera que ce mode de transport est difficilement utilisable à ce jour pour l'expédition des marchandises au vu du manque de fiabilité du système actuellement en place sur le territoire (délais,

réactivité).

Concernant les émissions de rejets polluants, les émissions des poids lourds ont été quantifiées dans le chapitre des effets sur la santé (chapitre 4.8.3 de l'étude d'impact). L'exploitant ne dispose pas de flottes de poids lourds mais organise les transports avec un réseau de sociétés de transports qui sont pour l'essentiel installées sur le territoire et donc à proximité du site minimisant ainsi les effets des déplacements. Les émissions des véhicules légers sont difficilement quantifiables car trop variables selon le type de véhicules utilisés (scooter, moto, voiture de différents gabarits et présentant des motorisations différentes (diesel, sans plomb, super éthanol, hybride,..).

Les mesures de réduction des émissions atmosphériques et de réduction de consommations d'énergie sur le site seront les suivantes :

- Limitation de la vitesse de circulation sur le site,
- Individualisation des postes de chauffage, testée sur le site d'Argoeuves St Sauveur – ZAC des Bornes du temps - et ayant montré une diminution de la consommation énergétique, ce qui a pour conséquence de réduire les rejets atmosphériques,
- Éclairage à base de LED et de détection de personnel,
- Isolation thermique des bureaux et des locaux sociaux (RT 2012).

Concernant le transport du personnel, JJA favorisera le co-voiturage en mettant à disposition de son personnel un système de covoiturage dynamique permettant de mettre conducteurs et passagers en contact. Une application réservée aux salariés permettra d'optimiser la sensibilisation des salariés et l'efficacité de la démarche. Si la société JJA s'engage à inciter les membres de son personnel à effectuer du covoiturage, le succès de cette démarche ne peut être connu à ce jour. Si la réduction du nombre de véhicules légers obtenue par ce dispositif ne peut donc être appréhendée correctement, elle constitue une démarche positive.

Par ailleurs, en collaboration avec la communauté de communes Somme Sud-Ouest, une démarche de transport à la demande et/ou de ramassages des salariés est à l'étude afin de valoriser l'usage de transports collectifs.

Enfin, une réflexion est également à l'étude concernant l'implantation d'une station hydrogène sur la ZAC favorisant ainsi l'usage de tracteur camions poids lourds à énergie hydrogène. Les premières études démontrent que cela permettrait notamment au flux entrant de véhicules poids lourds venant du Port du Havre d'effectuer un trajet complet en toute autonomie.

Concernant le chapitre : Énergie,
« L'autorité environnementale recommande d'étudier et mettre en place des installations de production d'énergies renouvelables, notamment photovoltaïque en toiture, afin de compenser en tout ou partie la consommation d'énergie fossile engendrée par le projet. »

L'article L111-18-1 du code de l'urbanisme créé par la loi 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat indique que les bâtiments de plus de 1000 m²doivent intégrer des toitures végétalisées ou des procédés de production sur au moins 30% de leur surface.

L'arrêté du 05/02/2020 pris en application de l'article L111.18-1 du code de l'urbanisme indique que : « L'obligation visée au I de l'article L. 111-18-1 du code de l'urbanisme ne s'applique pas aux bâtiments abritant des installations classées pour la protection de l'environnement au titre des rubriques 1312, 1416, 1436, 2160, 2260-1 2311, 2410, 2565, les rubriques 27XX (sauf les rubriques 2715, 2720, 2750, 2751 et 2752), les rubriques 3260, 3460, les rubriques 35XX et les rubriques 4XXX. »

La plateforme JJA n'entre pas dans le cadre de cette obligation car il abrite des produits classés 4xxx.

Une réflexion a cependant été menée au sujet d'une production photovoltaïque en toiture. Cette réflexion a conduit à ne pas retenir cette solution pour les raisons suivantes :

- Le poids à supporter en toiture surenchérit le coût de la construction,
- Les niveaux d'ensoleillement du secteur géographique sont trop faibles pour permettre l'amortissement de cet investissement compte tenu de la valeur de rachat actuelle.
- Le projet est situé dans une zone de vents sales provoquant une importante maintenance et une dégradation rapide des cellules photovoltaïques.

Par ailleurs l'utilisation de bois-énergie n'a pas été retenue car cette filière créée des points chauds qu'il faut absolument éviter pour des raisons de sécurité incendie évidentes.

L'expérience d'exploitation depuis 10 ans d'une plateforme logistique par la société JJA et Easy Logistique sur la ZAC des Bornes du Temps a permis d'identifier les facteurs d'économie d'énergie et de réduction des émissions atmosphérique liés à l'exploitation de la plate-forme. Un bilan carbone a été réalisé par un cabinet indépendant pour le groupe JJA sur l'ensemble de ses activités logistiques existantes. Il permet de connaître plus finement les émissions de gaz à effet de serre (CO2), l'impact de l'organisation et de définir les pistes d'amélioration qui profiteront au futur site. Le rapport établi à ce titre en 2019 montre le caractère performant de la plateforme logistique située sur la ZAC des Bornes en matière d'énergie des bâtiments. Selon l'Observatoire de l'Immobilier Durable, le ratio moyen national en kWh/m2 s'élève à 138. Le site JJA Easy Logistique situé sur la ZAC des Bornes du Temps affiche un ratio de 9,56 kWh/m2 près de 15 fois moindre que la valeur moyenne nationale. Le projet s'inscrira dans la même démarche vertueuse. Le bilan carbone du projet sera réalisé une fois le site mis en exploitation.