



Mission régionale d'autorité environnementale

**Région Hauts-de-France**

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale Hauts-de-France  
sur le projet  
de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique  
de la société SH Ablaincourt  
sur la commune d'Ablaincourt-Pressoir (80)**

n°MRAe 2021\_5128

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

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie pour avis le 5 janvier 2021 sur le projet de création d'un entrepôt logistique à Ablaincourt-Pressoir, dans le département de la Somme.*

\* \*

*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 :*

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

*Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 16 février 2021, Hélène Foucher, après consultation des membres, a rendu 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.*

*Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. 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.*

*Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.*

## Synthèse de l'avis

La société SH Ablaincourt projette la construction d'un entrepôt logistique de 96 000 m<sup>2</sup> environ sur un terrain d'environ 21 hectares, sur la commune d'Ablaincourt-Pressoir, dans le département de la Somme. La plateforme logistique sera implantée au sein du pôle d'activités de Haute-Picardie situé à côté de la gare TGV.

Le projet entraînera l'imperméabilisation de 13,5 hectares environ. Il générera une perte de stockage de carbone, un trafic de poids lourds et de véhicules légers important avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Une modélisation du bruit en phase exploitation prenant en compte le trafic généré doit être réalisée, notamment pour l'habitation dépendant de l'exploitation agricole à 150 m et, si besoin, les mesures nécessaires pour réduire les impacts sonores devront être prises.

L'étude d'impact comporte une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, mais celle-ci ne porte que sur le dernier kilomètre. Elle doit être reprise en prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement. Une analyse de la consommation totale d'énergie du bâtiment logistique et l'étude du potentiel en énergies renouvelables du site doivent être fournis. Un engagement formel doit être produit sur l'installation de panneaux photovoltaïques sur la toiture de l'entrepôt, évoquée par l'étude d'impact.

Concernant les risques technologiques, l'étude de dangers devra être revue en ce qui concerne les modélisations concernant les cellules stockant les liquides inflammables sous forme d'aérosol et complétée par le scénario de l'explosion ou de l'incendie des locaux de charge, ainsi que 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.

L'ensemble des 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 construction d'un entrepôt logistique à Ablaincourt-Pressoir

La société SH Ablaincourt projette la construction d'un entrepôt logistique de 96 000 m<sup>2</sup> environ sur un terrain d'environ 21 hectares, sur la commune d'Ablaincourt-Pressoir, dans le département de la Somme.

La plateforme logistique sera implantée au sein du pôle d'activités de Haute-Picardie situé à côté de la gare TGV.



*Plan de localisation du projet (source : page A4 de l'étude d'impact)*

L'activité réalisée sur le site consistera en une activité de logistique de produits divers manufacturés. La nature exacte de l'ensemble de ces produits n'est pas connue et dépendra des clients de la société. Les produits entreposés sur le site pourront être des produits divers tels que des matières combustibles, des produits dangereux (aérosols, liquides inflammables), des produits ménagers.

Le projet comprend :

- la construction d'un entrepôt, constitué de 18 cellules de stockage :
  - 12 cellules de 6 000 m<sup>2</sup> permettant le stockage de matières combustibles voire de produits dangereux en quantité restreinte ;
  - deux cellules (C1 et C16) de 6 000 m<sup>2</sup> destinées au stockage de matières combustibles et des produits dangereux pour l'environnement aquatique ;
  - deux cellules d'environ 3 190 m<sup>2</sup> (8A et 9A) et deux cellules d'environ 2 750 m<sup>2</sup> (8B et 9B) cellules permettant le stockage de matières combustibles, des liquides et solides inflammables et aérosols ;
- des locaux techniques, des bureaux et un poste de garde ;
- l'aménagement de deux parkings destinés aux véhicules légers de 160 places chacun et une zone d'attente pour poids lourds de 35 places, de bassins et noues dédiés à la gestion des eaux pluviales, d'un bassin dédié à la gestion des eaux pluviales de quai et des eaux d'extinction incendie, d'un bassin de rétention dédié à la collecte des écoulements accidentels et des eaux d'extinction d'incendie des cellules « produits dangereux » (C1, C8A/B, C9A/B, C16).

Ce bâtiment logistique est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement pour les rubriques 1450, 1510, 1530, 1532, 2662, 2663-1, 2663-2 et 4001 relatives au stockage et dépôt de matériaux. Il sera classé Seveso seuil bas (étude d'impact page B-37/page 60 du fichier informatique).

Le présent projet de bâtiment est soumis à évaluation environnementale au titre des rubriques n°1 (installations classées pour la protection de l'environnement) et n°39 (travaux, constructions et opérations d'aménagement sur une surface de plus de 10 hectares ou créant une surface de plancher de plus de 40 000 m<sup>2</sup>) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Le dossier comprend une étude d'impact et une étude de dangers.



Plan du projet (source : page A8 de l'étude d'impact/page 18 du fichier informatique)

## 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, à la biodiversité dont Natura 2000, aux milieux aquatiques, aux risques technologiques, aux nuisances, à l'énergie, au climat et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### II.1 Résumé non technique

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

*L'autorité environnementale recommande d'actualiser le résumé non technique après avoir complété l'étude d'impact.*

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

L'articulation avec le plan local d'urbanisme d'Ablaincourt-Pressoir est analysée pages C16 et C17 de l'étude d'impact (ce qui correspond aux pages 85 et 86 du fichier informatique) . Le projet est situé en zone urbaine UE2 autorisant les entrepôts inclus dans le pôle d'activité de Haute-Picardie de 110 hectares développé autour de la gare TGV Haute-Picardie.

L'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Haute Somme est étudiée aux pages C68 suivantes de l'étude d'impact (page 137 du fichier informatique).

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée page C115 de l'étude d'impact (soit page 184 du fichier informatique). Le projet de carrière de craie à Fresnes-Mazancourt a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 20 février 2018, mais n'est pas susceptible d'avoir des impacts cumulés avec le projet d'entrepôt.

## **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

L'étude d'impact (pages C13 et C14, soit pages 82 et 83 du fichier informatique) ne mentionne pas de scénarios de substitution à la localisation et justifie le choix du site par la proximité des grands axes autoroutiers, une emprise disponible de grande surface et l'absence d'enjeu écologique notable.

Cette justification est insuffisante dans la mesure où elle n'est pas formulée au regard d'une analyse de certains enjeux environnementaux, tels que l'artificialisation des sols et ses conséquences, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Des variantes de conception et d'aménagement sur la hauteur des bâtiments par exemple ou d'implantation permettant un raccordement ferroviaire ou une optimisation des flux routiers, n'ont pas été étudiées.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes de surface occupée et imperméabilisée, et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement<sup>1</sup> et objectifs de développement.*

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

### **II.4.1 Consommation d'espace**

Le projet s'implantera dans un pôle d'activités de 110 hectares, sur un terrain de 20,78 hectares constitué d'espaces agricoles. Les surfaces imperméabilisées représentent 13,455 hectares pour l'entrepôt, les voies et les parkings (cf page 11 de la notice hydraulique en annexe 10 de l'étude d'impact).

<sup>1</sup> consommation d'espace, biodiversité, eau, risques technologiques, nuisances, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre

L'artificialisation des sols envisagée sur une surface d'environ 13,5 hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec, notamment, un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone et, d'une manière générale, une disparition de services écosystémiques<sup>2</sup>.

Ces impacts de l'artificialisation sur les services écosystémiques ne sont pas étudiés directement. Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation existent, comme, par exemple, les entrepôts de grande hauteur. L'autorité environnementale note cependant l'effort prévu par l'aménageur consistant en l'installation de toitures végétalisées au niveau des bureaux et locaux techniques afin de réduire les surfaces imperméabilisées.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'étudier les impacts de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *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.*

## **II.4.2 Milieux naturels et biodiversité**

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Deux sites Natura 2000 sont situés à moins de 20 km du projet, la zone de protection spéciale FR2212007 « Étangs et marais du bassin de la Somme » à 6,8 km et la zone spéciale de conservation FR2200357 « Moyenne vallée de la Somme » à 8 km.

L'emprise est constituée uniquement de champs cultivés ne comportant ni haie, ni arbre.

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

Un pré-diagnostic écologique a été réalisé en avril et mai 2020 (cf pages C37 et suivantes de l'étude d'impact - soit page 106 du fichier informatique). Aucune espèce végétale protégée n'a été relevée. Au niveau de la faune, dix-huit espèces d'oiseaux ont été recensées dont quatre espèces protégées potentiellement nicheuses. Les enjeux faune, flore et habitats du site sont au final qualifiés de faible (cf page C41).

Les mesures prévues par le projet sont précisées page C42 de l'étude d'impact (soit page 111 du fichier informatique). L'ensemble des accès au site se fera par le rond-point situé à l'est du site en phase chantier comme en phase d'exploitation, ce qui permettra d'éviter les habitats semi-ouverts localisés en périphérie de l'aire d'étude. Ceux-ci seront autant que possible préservés.

<sup>2</sup> Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement).



Le démarrage du chantier se fera en dehors des périodes de reproduction des oiseaux (mi-mars à mi-août). En cas d'impossibilité, un suivi en phase chantier pour identifier d'éventuelles nichées sur le site sera mis en place.

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

➤ Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000

Une évaluation des incidences Natura 2000 est présentée page C42 de l'étude d'impact (soit page 111 du fichier informatique) et renvoie à une fiche d'évaluation simplifiée du projet sur les sites Natura 2000 jointe en annexe 9 de l'étude d'impact. Cette fiche conclue à l'absence d'incidence significative du fait de l'éloignement à plus de 7 km du projet de toute zone Natura 2000 et de l'absence de rejet polluant susceptible d'impacter directement ou indirectement ces sites.

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

### **II.4.3 Ressource en eau et milieux aquatiques**

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Aucune zone à dominante humide identifiée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois-Picardie, ni aucun périmètre de protection de captage n'est présent au droit du site d'implantation du projet.

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

Une étude de délimitation de zones humides a été réalisée sur la base de critères botanique et pédologique en avril 2020. Elle conclut à l'absence de zone humide sur le site (cf pages C35 et C36 de l'étude d'impact – soit pages 104 et 105 du fichier informatique- et annexe 8).

Toutes les eaux pluviales seront infiltrées sur la parcelle (cf page C59 de l'étude d'impact, soit page 128 du fichier informatique). La notice hydraulique pour le calcul du dimensionnement des bassins d'infiltration est basée sur la méthode des pluies pour gérer une pluie trentennale. Cependant, la station météo de référence utilisée pour le dimensionnement est celle d'Abbeville. Le dimensionnement devrait être refait avec les données de la station météo de Saint-Quentin dont le climat et la pluviométrie sont plus proches que ceux de la station d'Abbeville. De plus, le dossier manque d'information sur la gestion d'une pluie supérieure à une trentennale, notamment sur l'exutoire prévu. En cas de surverse et d'infiltration sur le site, des mesures doivent être prévues pour éviter une pollution de la nappe d'eau souterraine étant donné l'activité du site (stockage de produits dangereux).

*L'autorité environnementale recommande de revoir le dimensionnement des bassins d'infiltration en utilisant les données de la station météo de Saint-Quentin au lieu de celle d'Abbeville et de préciser les modalités prévues sur la gestion d'une pluie supérieure à une trentennale, notamment sur l'exutoire, afin d'éviter une pollution de la nappe d'eau souterraine.*

## II.4.4 Risques technologiques

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'habitation la plus proche est à environ 150 mètres.

Le principal risque lié à l'exploitation du site est le risque d'incendie, avec des effets thermiques et toxiques, d'une ou plusieurs cellules de l'entrepôt et les effets dominos éventuels liés à la proximité des infrastructures de transport (autoroute A1 à 420 mètres, autoroute A29 à 735 mètres, route D164 à 20 mètres, voie ferrée LGV Nord passant à 350 mètres à l'est du site et longeant le terrain d'emprise du projet sur environ 420 mètres).

### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques technologiques

L'étude de dangers n'est pas suffisamment documentée d'un plan de l'entrepôt avec chaque cellule de stockage bien identifiée de leur dénomination utilisée dans le texte. La distinction entre résumé non technique de l'étude de dangers et l'étude de dangers doit être faite.

L'étude de dangers jointe au dossier retient les scénarios suivants, suite à l'analyse préliminaire des risques : l'incendie d'une cellule de stockage, l'incendie généralisé à trois cellules de stockage non séparé par un mur coupe-feu et l'incendie du bassin de rétention « produits dangereux - ici l'éthanol » (cf pages D-112 et D-113 » de l'étude de dangers).

Ces trois scénarios font l'objet d'une modélisation par le logiciel Flumilog et une carte de synthèse est produite page D-128. Les flux de 8 kW/m<sup>2</sup> correspondant au seuil des effets létaux significatifs ne sortent pas des limites de propriété du site et n'atteignent que ponctuellement les portes de quai grâce à la mise en place d'écrans thermiques en façade est et ouest. Les flux de 3 kW/m<sup>2</sup> correspondant au seuil des effets irréversibles sortent ponctuellement du site en cas d'incendie de :

- la cellule 1 au nord-ouest du site (le scénario majorant étant un départ de feu en cellule 2 se propageant en cellule 1 contenant des polymères). Le flux de 3 kW/m<sup>2</sup> sort de 10 m environ du site et vient impacter la RD164 ;
- la cellule 9B au sud-ouest du site (le scénario majorant retenu étant un stockage de polymères - rubrique 2662). Le flux de 3 kW/m<sup>2</sup> sort de quelques mètres du site mais ne vient impacter la RD164 ;
- du bassin produits dangereux au sud-est du site (en cas de déversement de liquides inflammables). Le flux de 3 kW/m<sup>2</sup> sort de moins de cinq mètres du site sans atteindre d'enjeu particulier.

Ces flux n'atteignent aucun établissement recevant du public, ni aucun immeuble de grande hauteur, ni aucune voie routière à grande circulation.

Quatre scénarios font ensuite l'objet d'une analyse détaillée des risques comme indiqué pages D-137 de l'étude de dangers. L'analyse détaillée des risques est présentée pages D-157 et suivantes de l'étude de dangers. Les accidents majeurs retenus sont : AM1 - incendie de la cellule 1 ; AM2 - incendie de la cellule 9B ; AM3 - incendie de la cellule 2 se propageant aux cellules 1 et 3 ; AM4 - incendie du bassin « produits dangereux » contenant des liquides inflammables ».

Une analyse des effets dominos est faite page D-138 de l'étude de dangers et conclut à leur absence.

Au final, ces quatre risques majeurs sont considérés comme improbables et de gravité modérée (cf la « grille de criticité » page D-164 de l'étude de dangers). La « grille de criticité » sert à évaluer le risque et expose en colonne la probabilité d'événements accidentels et en ligne le niveau de gravité du danger considéré (cf. figure ci-après) :

Appréciation Du Risque

GRAVITE DES CONSEQUENCES SUR LES PERSONNES EXPOSEES AU RISQUE	PROBABILITE D'OCCURRENCE (sens croissant de E vers A) (note 1)				
	E Extrêmement peu probable	D Très improbable	C Improbable	B Probable	A Courant
D – Désastreux					
C – Catastrophique					
I – Important					
S – Sérieux					
M – Modéré			AM1 AM2 AM3 AM4		

LEGENDE		Défaillance critique pour laquelle il est nécessaire d'envisager des mesures urgentes d'amélioration.
		Défaillance moyennement critique pour laquelle des mesures d'amélioration doivent être analysées.
		Défaillance non critique pour laquelle il n'est pas nécessaire d'envisager des mesures d'amélioration.
	AM1	Incendie de la cellule 1
	AM2	Incendie de la cellule 9B
	AM3	Incendie de la cellule 2 se propageant aux cellules 1 et 3
AM4	Incendie du bassin « Produits dangereux »	

Tableau 7 : Synthèse des accidents majeurs

Les situations correspondant à des cases vertes et bleues sont seules jugées acceptables, toutes les autres situations impliquent la mise en place de mesures de réduction des risques. L'analyse conclut qu'aucun risque inacceptable n'est présent.

L'autorité environnementale observe qu'un événement qui conduirait à un feu de nappe comprenant des liquides inflammables et très inflammables en mélange dans les cellules 8A, 8B, 9A, et 9B contenant des aérosols n'a pas été envisagé. La modélisation de l'incendie des aérosols de liquides très inflammables doit être revue sous la forme « feu de nappe » conformément au guide Oméga 4 de l'INERIS.

La distance d'effets thermiques risquerait d'être augmentée avec ces hypothèses majorantes. Les effets de dispersion des produits toxiques contenus dans les aérosols devront être réexaminés avec les hypothèses majorantes.

Une modélisation des flux thermiques en cas d'explosion ou d'incendie des locaux de charge doit être également faite.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de revoir les modélisations concernant les cellules stockant les liquides inflammables sous forme d'aérosol (modélisation de l'incendie des aérosols de liquides très inflammables à revoir sous la forme « feu de nappe » conformément au guide Oméga 4 de l'INERIS et modélisation unique à réaliser de l'incendie global de ces cellules comprenant l'incendie simultané des deux types d'aérosols de liquides) ;*
- *de les compléter avec le scénario de l'explosion ou de l'incendie des locaux de charge et de revoir l'analyse détaillée des accidents majeurs.*

D'autre part, des modélisations des effets toxiques liés aux fumées d'incendie et à leur opacité ont été réalisées (cf pages D-129 et suivantes de l'étude de dangers). Les effets toxiques ne sont pas atteints au niveau du sol. Aucun effet toxique n'est lié aux fumées. Si l'impact des fumées sur la visibilité reste acceptable sur l'A29, il est significatif sur l'A1. En cas d'incendie, les gestionnaires des autoroutes et de la voie ferrée seront immédiatement avertis afin de mettre en place les mesures de prévention des accidents.

Cependant, les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées d'un éventuel incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, sont également à étudier.

*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.*

## **II.4.5 Nuisances sonores et lumineuses**

### **> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

L'habitation la plus proche est à environ 150 m au nord-ouest du site et correspond à une exploitation agricole isolée. D'autres habitations sont situées à environ 410 m au hameau de Deniécourt.

Les principales sources de bruit du site seront dues au trafic lié à l'activité de l'établissement (chargement et déchargement des camions de transport de marchandises). Le trafic routier généré par le projet est estimé à 200 camions et 320 véhicules légers par jour en entrée de site et les mêmes chiffres en sortie.

L'entrepôt fonctionnera de 5h00 à 23h00 du lundi au samedi, mais une ouverture 24 h sur 24 est envisagée.

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

L'état initial acoustique repris en annexe 11 est présenté page C89 de l'étude d'impact (soit page 158 du fichier informatique). Cette dernière considère que l'ensemble des mesures mises en place permettront de respecter les niveaux sonores réglementaires et que projet ne sera pas de nature à engendrer des nuisances acoustiques susceptibles d'affecter la santé des riverains.

Aucune modélisation du bruit en phase exploitation prenant en compte le trafic généré n'a été réalisée. Cependant le trafic poids-lourds devant arriver uniquement par l'A1 et l'A29, l'impact sur les habitations sera très limité.

Concernant les nuisances lumineuses, l'étude d'impact précise page 167 du fichier informatique que les éclairages extérieurs seront limités aux horaires de fonctionnement du site et orientés vers le bas.

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

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

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

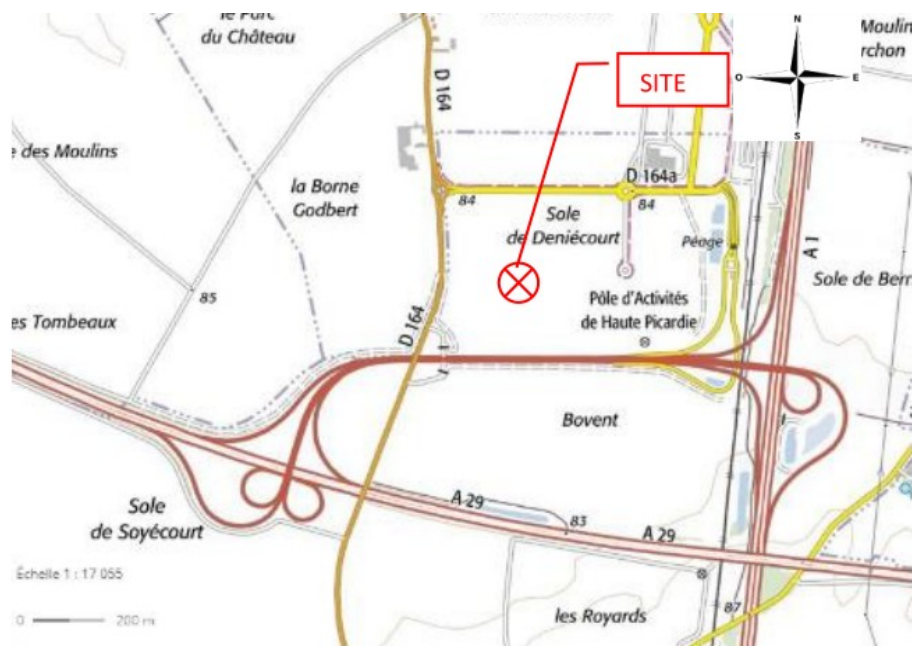
Les espaces agricoles, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone, plus ou moins importants selon leur couvert. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne un déstockage du carbone des sols et une perte du potentiel de stockage de ceux-ci.

La réalisation d'une plateforme logistique génère du trafic routier, source de nuisances atmosphériques et de gaz à effet de serre.

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

##### Mobilité et trafic routier

Le trafic routier généré par le projet est estimé à 200 camions et 320 véhicules légers par jour en entrée de site et les mêmes chiffres en sortie. Il contribuera à augmenter le trafic total de +0,7 % sur l'A1, de +1,7 % sur l'A29 et de +22 % sur RD164, ainsi que le trafic poids lourds de respectivement de +1,5 %, +7,4 % et +0 % sur ces mêmes axes.



carte des voies de desserte (source : étude d'impact page C24 de l'étude d'impact (page 93 du fichier informatique))

La thématique des déplacements doux et des transports en commun est abordée pages C23 et suivantes de l'étude d'impact (soit page 92 du fichier informatique), ainsi que page C123. Il apparaît que le site est faiblement desservi par les transports en commun. Il est précisé que le recrutement sera au niveau local et que la marche, le vélo et le recours au covoiturage seront mis en avant et développés. Les réflexions sur les déplacements à l'échelle du pôle Haute Picardie ne sont pas présentées (développement des transports en commun, des aires de covoiturage, plan de déplacement de zone).

#### Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Concernant la qualité de l'air, l'étude effectue une présentation d'un état initial basée sur des études anciennes de 2007 et 2009.

Une étude sur la qualité de l'air est présentée pages C77 et suivantes de l'étude d'impact (soit pages 146 et suivantes du fichier informatique). Pour le calcul des émissions, l'étude considère un trajet réalisé au niveau du site d'environ 1 km parcouru par jour pour les véhicules légers et 1,5 km par jour pour les poids-lourds (trajet complet allers/retours). Le flux annuel de polluant représentatif des émissions indirectes liées au trafic routier est présenté page C78. Cette étude portant sur les derniers kilomètres parcourus est de ce fait incomplète, car elle ne permet pas d'avoir une vision globale.

*L'autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements estimés des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, en prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement.*

Les mesures proposées pour la réduction des émissions du trafic routier se limitent à la réalisation des contrôles périodiques réglementaires, à l'arrêt des moteurs lors des opérations de chargement et de déchargement et à la proximité du site avec les autoroutes A1 et A29 ( page C78 de l'étude d'impact - soit pages 147 et suivantes du fichier informatique).

Des mesures complémentaires auraient pu être étudiées afin de réduire ou compenser les émissions de gaz à effet de serre comme une végétalisation plus importante des toitures ou le boisement des espaces verts.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures complémentaires permettant de réduire et/ou compenser les émissions de gaz à effet de serre.*

### Énergie

Les consommations d'énergie, qui concernent l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention, le chauffage des locaux, n'ont pas fait l'objet d'une évaluation. Une étude pour diversifier les sources d'énergie, et notamment utiliser des énergies renouvelables, aurait dû être menée afin de vérifier la faisabilité d'y recourir.

L'étude d'impact précise page C81 de l'étude d'impact (soit page 150 du fichier informatique) que le bâtiment disposera d'une isolation thermique, que les chaudières au gaz seront mises en marche uniquement pour le maintien hors gel de l'entrepôt, que l'éclairage naturel des locaux est prévu et que des consignes seront données pour l'utilisation rationnelle de l'énergie.

L'entrepôt stocke des produits dangereux et n'est donc pas assujéti aux obligations de l'article 47 de la loi 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat qui impose un procédé de production d'énergies renouvelables ou un système de végétalisation basé sur un mode cultural garantissant un haut degré d'efficacité thermique et d'isolation et favorisant la préservation et la reconquête de la biodiversité ou tout autre disposition aboutissant au même résultat.

Cependant, l'exploitant a prévu l'installation de panneaux photovoltaïques sur l'ensemble de la toiture de l'entrepôt à l'exception des toitures des cellules 8A/B et 9A/B destinées au stockage des liquides inflammables. Les dispositions constructives associées à la mise en place de ces panneaux au niveau de la toiture sont prévues. Un engagement définitif sur le sujet doit être produit.

La quantité de gaz à effet de serre non produite grâce cette installation photovoltaïque devrait être indiquée et comparée à la production totale de gaz à effet de serre générée par le projet.

Des mesures complémentaires pourraient être prises pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique et donc réduire les émissions de gaz à effet de serre associées :

- conception bioclimatique du bâti : isolation optimale, utilisation du solaire passif (lumière et chaleur) dans les bureaux et les entrepôts ;
- ventilation naturelle ;
- chauffage et eau chaude sanitaire des bureaux issus de sources d'énergies renouvelables.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'analyser la consommation totale d'énergie du bâtiment logistique et le potentiel de production d'énergies renouvelables du site ;*
- *de produire un engagement définitif sur l'installation de panneaux solaires en toiture de l'entrepôt et chiffrer la quantité de gaz à effet de serre non produite grâce à ce moyen ;*
- *de prévoir des mesures complémentaires pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique.*