REPONSE

DU MAITRE D'OUVRAGE

L'EUROPEENNE

A L'AVIS DE LA MRAE

(Mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France)

sur le projet d'aménagement du parc logistique de la société « L'Européenne » sur la commune de Le Bosquel (80)

Mission régionale d'autorité environnementale

n°MRAe 2022-6325 et 2022-6652

Région Hauts-de-France

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie pour avis sur le projet d'aménagement du parc logistique l'Européenne à Bosquel, dans le département de la Somme :

- *le 30 septembre 2022 (dossier n°2022-6325) par la commune de Bosquel au titre du permis de construire, avec une étude d'impact version de juillet 2022 ;*
- *le 26 octobre 2022 (dossier n°2022-6652) par l'unité départementale Somme de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France au titre de l'autorisation environnementale, avec une étude d'impact version de juin 2022.*

** **

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 30 septembre 2022, pour avis, à la MRAe.
En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.
En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 6 octobre 2022 :

- *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 9 novembre 2022, Patricia Corrèze- Lénée, présidente de la MRAe, 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.

Réponse par le maître d'ouvrage, L'Européenne, à la synthèse de l'avis de la MRAE

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) a rendu un avis le 30 novembre 2002 sur la base du projet initial dont la maitrise d'ouvrage est assurée par la société L'Européenne dont le siège social est dans la Somme (Berteaucourt les Dames), situé sur la ZAC du Bosquel. Ce projet relève des différentes procédures et décisions environnementales requises pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les installations, ouvrages, travaux et activités relevant de la loi sur l'eau (IOTA) soumises à autorisation fusionnées au sein d'une unique autorisation environnementale. Cette procédure réglementaire permet d'optimiser en amont l'ensemble des règles en rapport avec le projet et des demandes de complétudes émises par les services instructeurs. En conséquence, l'avis de la MRAE ne porte pas sur le dossier final mais sur le dossier initial non amendé des demandes et observations des services instructeurs et prises en compte par le maitre d'ouvrage, L'Européenne.

Le projet est implanté sur une ZAC créée en 2012 (date d'adoption du dossier de réalisation) dont la maitrise d'ouvrage est assurée par la Communauté de communes Somme Sud-Ouest. Cette ZAC, inscrite au SCOT du Grand Amiénois, a fait l'objet d'un arrêté préfectoral prolongeant la Déclaration d'Utilité Publique jusqu'au 11 octobre 2023 afin de poursuivre la maîtrise foncière sur la totalité du périmètre de la ZAC assurant une parfaite cohérence avec le projet porté par l'Européenne. En parallèle, les terres agricoles acquises sont demeurées en culture dans le cadre d'un accord avec la profession agricole, la SAFER et la Chambre d'agriculture. L'emprise foncière ne comporte ni plan d'eau, ni prairies et seules des cultures intensives (blé, mais, orge..) étaient pratiquées sur ledit foncier.

Le parc d'activités porté par l'Européenne est composé de trois bâtiments, d'espaces verts et de communs (voiries, bassins, poste de garde, parking poids lourds). Ce parc d'activité est entièrement clôturé et sécurisé avec une entrée unique gardiennée et contrôlée. Naturellement des accès secours sont agencés en périphérie conformément aux prescriptions du SDIS.

La surface totale des bâtiments est de 292.421 m2, sur une surface foncière de 433.112 m2. Le coefficient rapportant la surface de bâtiments exploités sur la surface foncière est de 67% ! Ce ratio confère un caractère tout à fait exceptionnel et exemplaire d'optimisation foncière. Les surfaces consacrées aux espaces verts couvrent 32,8% de la surface foncière ZAC. Les surfaces étanches extérieures qui regroupent les voiries et les bassins étanches couvrent 28% de la surface foncière. Ce ratio de 28% de surfaces étanches est composé des voiries ainsi que des bassins étanches. Le ratio de 32,8% d'espaces verts (soit 140.611 m2) intègre un projet de gestion non mécanisé, reposant sur une gestion dynamique par éco-pâturage. Les plantations sourcées localement font l'objet d'une programmation paysagère faunistique et floristique détaillée, notamment présentée auprès du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel favorisant l'émergence d'une biodiversité positive et évolutive ainsi que d'une faune et d'une flore émergente sur ce type de terrain. Un millier d'arbres seront plantés sur le site et un schéma coopératif avec la commune du Bosquel et la Communauté de communes et des acteurs associatifs sera mené pour planter autant d'arbres d'essences locales en périphérie du site. Un processus d'observation et d'évaluation de la biodiversité par un organisme indépendant sera engagé sur le long court soit plusieurs décennies.

Il est important de souligner dans la lecture globale que le projet porte sur la totalité de la surface foncière de la ZAC, sans délaisser de foncier. Le projet ainsi présenté sera ainsi complété en façade, le long de la route départementale, par la réalisation d'un hôtel d'entreprises d'environ 8 à 10.000 m2. Ce bâtiment présente une configuration particulière et innovante en raison de son mode de construction géosourcée. L'option constructible retenue est celle du bêton terre et/ou bâtiment terre argile et fibres végétales. Ce projet associe un cabinet d'architecture local engagé dans des projets d'architecture durable, aux dimensions sociales et environnementales fortes, en collaboration avec un centre universitaire de recherche et une entreprise régionale de construction. L'objectif de ce bâtiment complémentaire est d'être un démonstrateur d'un mode de construction industrialisable. Ce bâtiment accueillera des TPE et PME ainsi qu'une crèche à destination des salariés et un espace de distribution dédié aux circuits courts. Ce dernier aspect sera partie intégrante du projet mené au titre des compensations collectives agricoles.

Une station de distribution multi-énergie viendra également prendre place en entrée du site. Elle distribuera les énergies suivantes : Bornes électriques, Biogaz et Hydrogène Vert.

L'arrivée de ce projet global permet à la Communauté de communes, maitre d'ouvrage de la ZAC, de ne pas engager de dépenses d'aménagements internes à la ZAC. Ces travaux sont intégralement pris en charge par la société l'Européenne (voiries et réseaux de dessertes, clôtures, station d'épuration, gestion des eaux pluviales, espaces verts communs….) y compris en apportant sa participation financière à la création du giratoire. Ce projet permet également à la Communauté de communes d'intégrer la gestion des fouilles archéologiques complémentaires au calendrier de réalisation des travaux de terrassement engagé par la société L'Européenne. Cette superposition calendaire permet de maintenir une activité

agricole le plus longtemps possible, de ne pas engager une dépense avant la vente du foncier et d'optimiser le coût et le calendrier de réalisation de ces fouilles.

Le projet de l'Européenne prend en compte toutes les contraintes liées à l'exploitation de plateformes logistiques : typologie de produits, flux des marchandises, zones de chalandises, contraintes clients, etc... Dans ce contexte d'étude de positionnement, le département de la Somme et les zones situées sur le département limitrophe de l'Oise, n'offrent pas de dessertes possibles par le rail ou le fluvial, il a donc été fait le choix par l'Européenne, Maitre d'Ouvrage, d'une implantation en sortie immédiate de l'autoroute A16 afin d'annihiler l'impact des flux sur les axes périphériques aux sites et ainsi le concentrer sur l'autoroute A16 dont le trafic poids lourds n'est pas saturé à la différence de l'autoroute A1..

Ainsi, le choix du site du Bosquel répond au maillage nécessaire au bon développement pérenne de ce parc d'activités et préalablement appréhendé lors de la constitution de cette ZAC, avec :

- une arrivée des marchandises essentiellement par le port du Havre et de façon annexe par les ports de Dunkerque et d'Anvers pour le volet maritime et par les autoroutes pour les produits et marchandises européens.
- une situation au barycentre de la clientèle desservie (Couronne Parisienne, Ouest France et Nord de l'Europe).
- une interaction avec les liaisons autoroutières du grand nord-ouest de la France et de l'Europe (A16-A28-A29-A1-A2-A25-A26-A13-A150-A151) évitant ainsi l'usage par les poids lourds des voies secondaires et départementales.

Le site du Bosquel conjugue ces variables à la fois économiques, administratives, foncières et urbanistiques, géographiques et autoroutières comparativement à d'autres sites aujourd'hui dans l'incapacité d'offrir une surface utile et ce positionnement géographique.

En réponse à la synthèse de l'avis de la MRAE, la surface de bâtiments exploitables est donc en définitive de 292.421 m2 et une optimisation foncière plus importante qu'initialement lu par la MRAE puisque désormais de 67% (ratio de surfaces bâties exploitables/surface foncière). Ce ratio surfaces de planchers exploités/ surface foncière est déterminant au regard des répartitions habituelles constatées sur d'autres sites logistiques et parcs d'activités qui développent seulement 30% de surfaces construites exploitables/surface foncière. Cette situation prévaut à ce projet un caractère exemplaire et en adéquation avec la préoccupation légitime d'optimisation des surfaces foncières ouvertes à la construction et l'urbanisation !

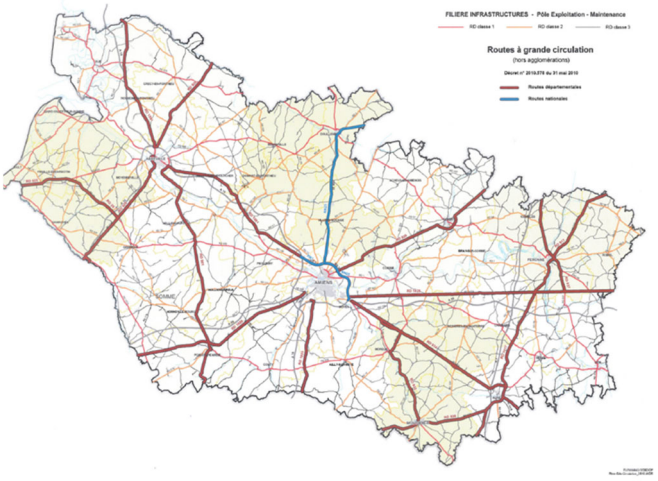
Concernant les accès au parc d'activités, celui-ci est donc entièrement clôturé, sécurisé avec une seule entrée, outre les accès réservés aux services de secours. L'accès est géré par un poste de gardiennage opérationnel 24h/24h et 7j/7j situé en entrée de site et en proximité du parking d'attente destiné aux poids lourds intégré au parc d'activités. Un giratoire sera réalisé afin de sécuriser les flux venant de la sortie de l'autoroute A16 et en connexion avec

la route départementale. L'étude d'impact et le dossier au titre de la loi sur l'eau intègre l'emprise de ce giratoire sous maitrise d'ouvrage du Département de la Somme conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement.

Dans sa synthèse de l'avis, la MRAE demande à ce que soit justifiée la comptabilité avec les documents d'urbanisme et son étude paysagère dite « amendement Dupont » de la loi Barnier ainsi qu'avec le principe d'aménagement de la ZAC. Le principe d'aménagement de la ZAC présenté dans le projet de l'Européenne privilégie un maintien de la topographie et du relief actuel du site afin de minimiser les volumes de terre extraites et terrassées. L'objectif dans une démarche zéro carbone est d'éviter la sortie de matières du site et réduire ainsi considérablement l'empreinte carbone des terrassements en phase travaux.

Concernant la demande de justification demandée dans l'avis de synthèse de la MRAE du projet avec la loi Barnier en raison des axes périphériques au site : la RD 920 et l'autoroute A16, il convient de rappeler en réponse que l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme s'applique uniquement lorsque les voies proches du projet ont une qualification particulière : autoroutes, routes express et déviations ou route à grande circulation. (l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme dispose : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ».)
En l'espèce, la RD 920 n'entre dans aucune des catégories énoncées ci-dessus. Les Décrets n°2009-615 du 3 juin 2009 et n° 2010-578 du 31 mai 2010 fixant la liste des routes à grande circulation ne mentionnent aucunement le classement de la RD 920. En définitive une voie ne peut être considérée comme route à grande circulation si aucun classement préalable n'a été réalisé. Si aucune des voies concernées n'entre dans les catégories mentionnées au sein de l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme, la juridiction administrative considère que l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme ne s'applique pas.

La RD 920 ne faisant partie d'aucune catégorie de voie mentionnée à l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme et n'étant notamment pas qualifiée de route à grande circulation, il apparaît qu'aucune obligation de recul ne saurait être imposée au pétitionnaire.
La direction des routes du Conseil Départemental de la Somme (Mr Machu, Chef de service études générales et service sécurité des infrastructures direction des Routes) nous a confirmé la chose. A savoir que selon : *« ci-joint la carte des routes à grande circulation issue du décret n°2010.578 du 31 mai 2010 et le décret notifiant la liste des routes pour le département qui figure dans les pages 150 à 152 de celui-ci, La RD 920 ne figure pas dans cette liste. »*



Concernant le retrait en rapport avec l'autoroute A16, l'Européenne, Maitre d'Ouvrage, a parfaitement intégré le recul des 100 mètres de l'axe de l'Autoroute A16 et a ainsi positionné les bâtiments et les voiries de dessertes internes au site en dehors de cette distance.

La MRAE fait remarquer que le projet vise la création de plus de mille salariés, en réalité 900 équivalents Temps Plein comme nous l'avons toujours indiqué, soit un ratio de 50 emplois par hectare construit. Elle indique également que le dossier présente des faiblesses en termes d'accès multimodaux, ferré, fluvial, et routier et de desserte de transports en commun. Les études de flux poids lourds montre une non saturation de l'autoroute A16 contrairement à l'autoroute A1. Cet indicateur de saturation autoroutière a justifié notre choix d'investir une connexion autoroutière non saturée et desservant tout aussi bien la couronne parisienne que le Nord de la France et de l'Europe et plus encore les ports fluviaux français puis européens. Nous avons indiqué précédemment l'absence sur le territoire de dessertes fluviales et ferrées connectées à des fonciers à destination d'entreprises et du fait que la création de ces infrastructures ne peut être que de la compétence publique.

Concernant les transports en commun, l'Européenne a décidé d'associer à sa réflexion la Communauté de communes Somme Sud-Ouest qui dispose de la compétence transports et de son expérience et de sa connaissance territoriale en ce domaine. Par délégation du Conseil Régional des Hauts-de-France, la Communauté de Communes Somme Sud-Ouest (CC2SO) est compétente pour l'organisation des transports scolaires et à la demande sur son territoire. En prenant la compétence, la CC2SO a créé sa propre régie de transport qui intervient dans trois domaines complémentaires : le ramassage scolaire, le transport à la demande (sur réservation) et l'activité commerciale. Fort de cette expérience et de nos échanges constants avec la Communauté de communes, L'Européenne a engagé une réflexion sur l'organisation d'une activité de transport à la demande à destination des salariés du parc d'activités. Cette activité de « ramassage de salariés » viendra naturellement en complément d'une politique de covoiturage et d'aide aux cheminements doux et décarbonés. La réflexion porte également, au regard de la législation actuelle et future, sur la gestion d'un parc de 4 autocars

circulant à l'hydrogène vert selon une amplitude de travail organisée en deux équipes. Le plan de masse fait clairement apparaître des arrêts et abris bus en proximité des bâtiments. Ce choix stratégique répond au débat du coût de déplacements domicile-travail ainsi qu'à l'impact carbone de ces déplacements et du stationnement des véhicules sur le parc d'activités.

La MRAE fait remarquer que « l'étude d'impact ne démontre pas que la réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers a fait l'objet d'un examen approfondi s'appuyant sur la recherche d'alternatives pour se conformer aux objectifs de sobriété foncière et de lutte contre l'étalement urbain ». L'Européenne, maître d'ouvrage, démontre clairement et efficacement un parti pris d'organisation architecturale et d'aménagement foncier permettant une optimisation foncière. Ce parti pris est unique sur le territoire national et en Europe. Le ratio de 67% de surfaces bâties exploitables/surface foncière démontre clairement la réflexion engagée par l'Européenne en termes de sobriété foncière et d'étalement urbain. Ainsi en modélisant des structures verticales, à l'instar des bâtiments A, B et C dans des formes différentes, le projet s'impose clairement comme une alternative à une logique d'étalement à l'horizontale de bâtiments. L'exercice engagé sur le bâtiment A repose sur l'association d'une activité agricole en toiture. L'objectif est que cette activité agricole soit pérenne dans le choix des cultures à destination de la cosmétologie et de la santé assurant ainsi une rentabilité importante sur la surface agricole de 11.110 m2 au sol mais aussi exploitée en hauteur. Le bâtiment B présente une superposition de surfaces d'activités alimentées indépendamment par une cour camion en rez de chaussée et une seconde cour camion en étage assurant une différenciation non contrainte des flux. Le parking en façade du bâtiment est organisé en silo divisant ainsi par deux son impact au sol et en s'appuyant sur le relief existant. Le bâtiment C fait le choix d'un stockage vertical des matières et produits, optimisant ainsi le volume géré dans ce bâtiment. Par ailleurs, la structuration et le positionnement géométrique et physique des trois bâtiments est intimement lié à l'intégration paysagère du site. Ainsi nous avons fait le choix, sur la base du relief existant, d'organiser le bâtiment A et les serres comme « paravent visuel » au bâtiment B. Le bâtiment C, en respectant le rythme naturel du terrain, est situé en contrebas du parc et peu ou pas visible de la route départementale (cf. plan de masse, coupes et courbes de niveaux).

Naturellement ce parti pris organisationnel a fait l'objet d'une intégration à l'étude d'impact, d'études multiples et d'un examen attentif des services instructeurs tant sur les principes de constructibilité, qu'en terme de sécurité conformément à la réglementation en vigueur. L'étude d'Impact intègre naturellement tous ces aspects ! En complément l'Européenne a associé à cette réflexion une gestion optimale des voiries et des réseaux en désignant un lot commun au parc d'activités comme indiqué précédemment.

Dans le même paragraphe, la MRAE fait état du chauffage des bâtiments « le fonctionnement des bâtiments, notamment leur chauffage, actuellement assuré par du gaz naturel, énergie fossile émettrice de gaz à effet de serre. Une étude de solutions alternatives de chauffage

devrait être réalisée. » Le concept d'optimisation sur site concerne également le volet énergétique. Ainsi l'intégralité des cinquièmes faces des bâtiments, c'est à dire les toitures des bâtiments et des parkings sont couverts d'ombrières photovoltaïques (excepté le parking Poids lourds pour des raisons de sécurité). La puissance déterminée compte tenu de la couverture des serres, sur le bâtiment A, de toitures photovoltaïques sur les bâtiments B et C et des ombrières oscille entre 12 et 13 mégawatts.c, soit la plus grande surface de production photovoltaïque de France sur toitures. Le choix d'une autonomie énergétique est clairement affiché ! Considérant que les sources de **chaleur** habituelles que sont l'**air**, la géothermie ou les eaux souterraines font parties intégrantes de la réflexion et du projet, le chauffage et le rafraichissement seront assurés un dispositif organisé de pompes à chaleur air/air air/eau et de l'utilisation de l'hydrogène vert autant que possible. Le gaz naturel n'a donc pas vocation à figurer comme source de chauffage des bâtiments et le choix de solution alternatives a été clairement et totalement intégré par l'Européenne dans son projet dès le début de sa conception.

Enfin, la gestion de l'eau a également fait l'objet d'une réflexion attentive et performante. Ainsi l'Européenne fait le choix d'implanter dans ses espaces communs sa propre station d'épuration et d'en assurer la gestion au travers d'un cahier des charges d'optimisation de la valeur de l'eau. Dans le cadre réglementaire existant sur l'usage de l'eau, L'Européenne a fait le choix d'optimiser à la fois le traitement, la diffusion, le stockage dans des cuves enterrées et le réemploi de l'eau (sanitaire, arrosage). A titre d'exemple, les cuves enterrées en pied des bâtiments seront en capacité de conférer une autonomie en eau non alimentaire de 8 semaines.

Concernant les systèmes de gestion des eaux pluviales, de ruissellement et usées, la MRAE a demandé de garantir l'avis par un hydrogéologue agréé. L'Européenne avait déjà fait le choix d'assurer une double expertise. Une première expertise d'hydrogéologue a été mandatée par le maitre d'ouvrage, L'Européenne et une seconde par un hydrogéologue agréé désigné par l'Agence Régionale de Santé. Notre expertise et celle mandaté par l'ARS ont rendu un avis favorable. Cette double expertise a notamment permis de positionner clairement un dispositif piézométrique.

La MRAE indique dans sa synthèse que « les inventaires faunistiques et floristiques présentés sont insuffisants, car les prospections se sont tenues à des périodes peu propices. L'autorité environnementale ne peut en conséquence se prononcer sur la prise en compte suffisante de la biodiversité. »

Le CSRPN, Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, a rendu l'avis suivant sur notre projet (extrait) :
« Le pétitionnaire (L'Européenne) soucieux de son impact sur les sols, la biodiversité ordinaire et souhaitant que son installation soit exemplaire propose un aménagement permettant de restaurer un maillage écologique, créant des micro-habitats favorables à la faune et à la flore,

utilisant la flore régionale labélisée « végétal local » pour ses plantations, limitant la diversité des mélanges semés pour laisser une meilleure place à la colonisation spontanée qui sera orientée/sélectionnée par les pratiques de gestion différenciée (comme l'écopâturage ou la fauche exportatrice) pour les espaces verts. …/…

Le CSRPN n'a pas de remarque particulière sur l'application de la séquence ERC (qualité des inventaires, identifications des enjeux, définition des mesures d'évitements et réalisation de mesures d'accompagnement). Il souligne la qualité de la présentation et les ambitions du projet. …/…

Le CSRPN souligne la qualité de l'inventaire ornithologique tant par la pression d'observation que par la très bonne utilisation des codes comportementaux conventionnels, rarement aussi bien présentée dans les demandes de dérogation. …/…

La création d'une zone tampon adossée à la haie préservée et au rideau boisé existant apparaît également comme une démarche de qualité qui permet de créer une transition écologique entre la ZNIEFF et les parcelles qui seront aménagées. …/…

Le CSRPN apprécie la démarche d'anticipation dans la réalisation des travaux écologiques, notamment des plantations (hiver 2023-2024) de manière à garantir la présence de milieux susceptibles d'être favorables pour la faune avant la phase de travaux qui devrait débuter au mois de juin 2024.
Compte tenu que lors de nos entretiens du 07 juillet 2023, les responsables de la SAS L'Européenne ont pris l'engagement :
- de réaliser les diverses mesures et suivis proposés dans son dossier,
- de transmette les suivis au CSRPN et les données dans les bases de données régionales (ClicNat, Digital),
- d'examiner la faisabilité des suggestions formulées par le CSRPN,

Le CSRPN émet un avis favorable à la demande présentée par la SAS L'Européenne pour la ZAC de Bosquel (Somme). **»**

Enfin, le volet environnemental de la programmation de ce parc d'activités constitue le socle de notre réflexion. Ce volet a conduit à un positionnement précis des bâtiments, des cheminements et des espaces verts animés et vivants. Ainsi, et à titre d'exemple, l'architecture du Parc d'activités offre dans le prolongement du bâtiment C, et compte tenu d'une réorganisation totale des quais, une zone noire de près de 5 hectares propice au développement d'une faune et d'une flore détachée de toute pollution visuelle et sonore. Elle se situe fort logiquement en proximité de la Znieff voisine du parc d'activités.

Concernant la chaussée Brunehaut, ancienne voie romaine dont le tracé a été lourdement impacté par le projet de l'autoroute A16 et l'échangeur de la sortie d'Essertaux, l'étude

d'impact a intégré sa présence. Cette emprise foncière qui servait de chemin agricole pour desservir les parcelles situées dans l'emprise de la ZAC fait l'objet d'un dévoiement. Des délibérations ont été prises. Le nouveau tracé prévoit de longer la RD 920 et de passer par le village du Bosquel, valorisant ainsi le patrimoine communal. L'aménagement de ce nouveau tracé est mené communément entre l'Européenne, le Conseil départemental et la commune du Bosquel favorisant ainsi un cheminement doux le long de la RD920.

L'objectif de l'Européenne a été de définir, dans un parti pris initial affiché, un projet pilote et démonstrateur en termes d'adéquation entre développement économique, optimisation foncière et intégration paysagère et environnementale. L'indépendance et l'autonomie énergétique et l'optimisation de la gestion de l'eau caractérisent également ce projet. Cet objectif initial a modélisé un parc d'activité exemplaire et démonstrateur intégrant des mesures de réduction, de compensation et d'accompagnement partie intégrante du projet. Un bilan carbone complet et documenté a déjà été réalisé et une certification BREEAM excellence engagée ainsi qu'une labellisation Biodivercity (AAAB) et Zéro Carbone.

Ce propos introductif en réponse par le maître d'ouvrage à la synthèse de l'avis de la MRAE est complété dans les pages suivantes d'explications et d'argumentations détaillées.

NB : Le document qui fait suite reprend le document original de la MRAE et sa chronologie. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage dans les pages suivantes sont dans une police teintée de rouge afin de différencier le texte de la MRAE en noir de celui du maître d'ouvrage, L'Européenne.

L'Européenne.
Maître d'Ouvrage.
Novembre 2023

NB : Le document qui fait suite reprend le document original de la MRAE et sa chronologie. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage dans les pages suivantes sont dans une police teintée de rouge afin de différencier le texte de la MRAE en noir de celui du maître d'ouvrage, L'Européenne.

Synthèse de l'avis de la MRAE

La société l'Européenne a pour projet la création d'un parc logistique constitué de trois bâtiments industriels à usage d'entreposage et de bureaux, sur un terrain de 43 hectares situé sur la ZAC du Bosquel, dans le département de la Somme.

L'activité logistique consistera à réceptionner des produits avec un approvisionnement par poids lourds, à stocker des produits dans différentes cellules, à préparer des commandes, puis à expédier des produits toujours par poids lourds.

Les trois bâtiments présenteront une emprise au sol de 17,3 hectares pour une surface de plancher totale de 281 064 m². Au-delà de ces constructions, 11,9 hectares seront imperméabilisés et 14 hectares constitués d'espaces verts et de bassins. L'aménagement de l'entrée du parc sera coordonné avec la création d'un carrefour giratoire reliant les axes routiers existants de desserte. L'étude des impacts de la création de ce carrefour lié au projet devrait être réalisée dans le cadre de l'étude d'impact du projet, dans le respect de l'article L 122-1 du code de l'environnement[1].

La comptabilité du projet avec le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) du Contynois et son étude paysagère dite « amendement Dupont » de la loi Barnier[2], ainsi qu'avec le principe d'aménagement de la ZAC, reste à justifier.

Pour une activité logistique visant l'emploi de plus de mille salariés, le dossier justifie insuffisamment l'implantation retenue, qui présente des faiblesses notables en termes d'accès multimodaux (ferré, fluvial et routier) et de desserte par les transports en commun.

L'étude d'impact ne démontre pas que la réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers a fait l'objet d'un examen approfondi s'appuyant sur la recherche d'alternatives pour se conformer aux objectifs de sobriété foncière et de lutte contre l'étalement urbain.
Les effets des phases travaux et exploitation du projet sur les émissions de gaz à effet de serre sont à étudier, en prenant en compte le trafic routier généré par le projet et le fonctionnement des bâtiments, notamment leur chauffage, actuellement assuré par du gaz naturel, énergie fossile émettrice de gaz à effet de serre. Une étude de solutions alternatives de chauffage devrait être réalisée.

Les systèmes de gestion des eaux pluviales, de ruissellement et usées sont présentés mais l'absence d'incidences notables des rejets par infiltration sur la nappe phréatique est à garantir par l'avis d'un hydrogéologue agréé.

Les inventaires faunistiques et floristiques présentés sont insuffisants, car les prospections se sont tenues à des périodes peu propices. L'autorité environnementale ne peut en conséquence se prononcer sur la prise en compte suffisante de la biodiversité.

S'agissant du paysage et du patrimoine environnant, l'étude d'impact est à compléter concernant la prise en compte de la Chaussée Brunehaut.

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.

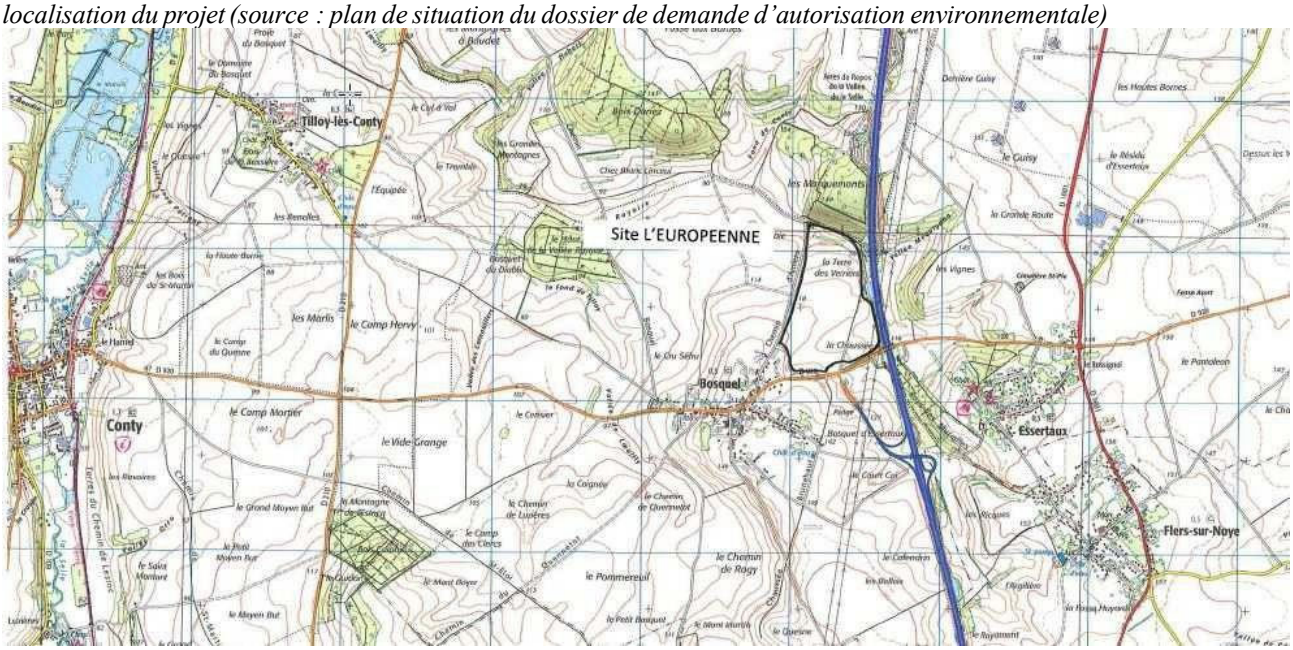
Avis détaillé de la MRAE
Réponses et Commentaires du Maître d'Ouvrage, l'Européenne (en rouge)

I. Le projet

La société « L'Européenne » a pour projet la création d'un parc logistique constitué de trois bâtiments industriels à usage d'entreposage et de bureaux (dénommés A, B et C) sur un terrain de 43 hectares sur la commune de Le Bosquel dans le département de La Somme.

1 Le projet est situé dans une partie de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Bosquel, à 20 kilomètres au sud d'Amiens le long de l'autoroute A16. La ZAC, d'une surface de 46,8 hectares (étude d'impact version juillet 2022 page 9), créée en 2008[3], a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 10 décembre 2013. (3-Délibération 27 février 2008 communauté de communes du Canton de Conty (étude d'impact version juillet 2022 page 332).

localisation du projet (source : plan de situation du dossier de demande d'autorisation environnementale)



Le projet comprend la construction des trois bâtiments, d'une emprise au sol de 173 093 m² pour une surface de plancher totale de 281 064 m², ainsi que la réalisation de voiries, parkings et bassins et l'aménagement d'espaces verts. Au-delà des constructions, 119 108 m² seront imperméabilisés et 140 441 m² seront constitués d'espaces verts et de bassins.

Le maître d'ouvrage, l'Européenne :

La surface de plancher a évolué et est désormais de 292.421 m2, soit un ratio surface de plancher/surface foncière de 67%. Les surfaces constituées d'espaces verts représentent 32,8% de la

surface foncière et les surfaces étanches extèrieures qui regroupent les voiries et les bassins étanches représentent 28 % de la surface foncière.

L'installation de panneaux photovoltaïques est prévue en toiture des bâtiments B et C (cf. page 6 de la notice du dossier de demande de permis de construire). La puissance installée attendue est de l'ordre de 8700 kWc[4] pour le bâtiment B et 2500 kWc pour le bâtiment C (4 -Le mégawatt-crête (kWc) correspond à 1 millier de watts-crête. Le watt-crête est l'unité mesurant la puissance des panneaux photovoltaïques, correspondant à la production de 1 watt d'électricité dans des conditions normales pour 1000 watts d'intensité lumineuse par mètre carré à une température ambiante de 25 °C. La puissance crête d'une installation photovoltaïque est la puissance maximale de production dans des conditions idéales ; ces dernières impliquent un fort niveau d'ensoleillement, une température de 25 °C, une inclinaison de 30 à 35° et aucun espace ombragé.

Commentaire de l'Européenne : Les serres situées sur le bâtiment A seront couvertes de panneaux photovoltaïques et les parkings seront également couverts d'ombrières photovoltaïques et assureront un complément de production de l'ordre de 1500 kWc (excepté le parking du bâtiment B organisé en silo).

Par ailleurs, des parkings silos sont prévus pour les véhicules légers au niveau du bâtiment B et la toiture du bâtiment A accueillera des serres maraîchères (étude d'impact de juillet 2022, page 25).

L'activité logistique consistera à réceptionner des produits avec un approvisionnement par poids lourds, à stocker des produits dans différentes cellules, à préparer des commandes, puis à expédier des produits toujours par poids lourds.

L'aménagement de l'entrée du parc sera coordonné avec la création d'un carrefour giratoire à l'entrée de la ZAC, reliant la route départementale D920, l'accès à l'autoroute A16 et l'autre partie de la ZAC.

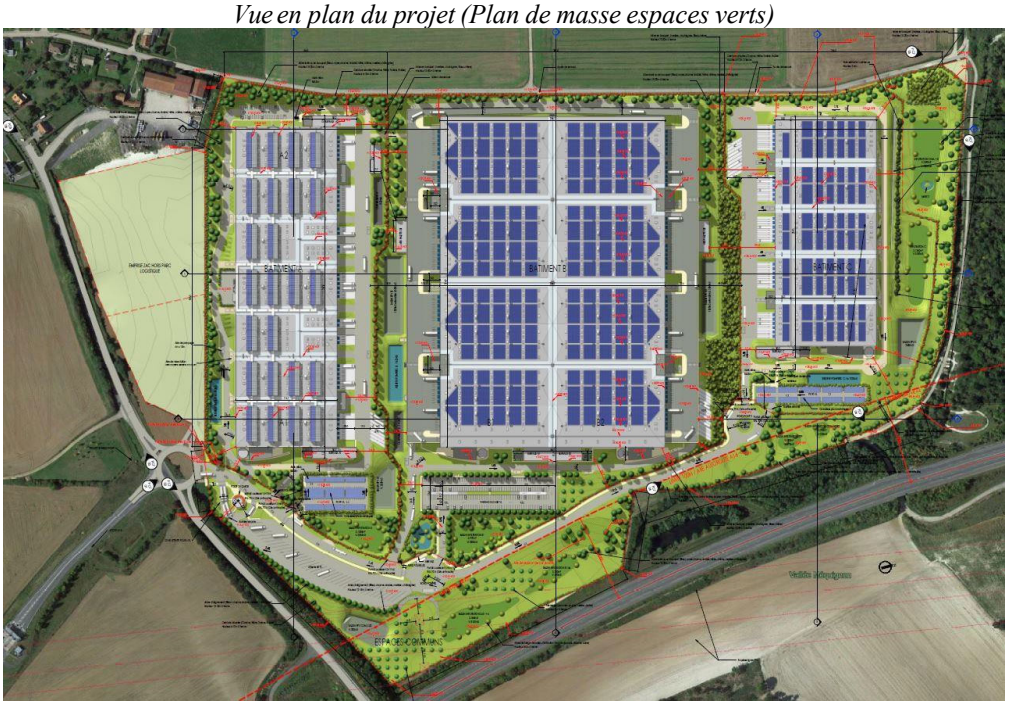
Le futur parc relève du régime de l'autorisation environnementale au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), pour les rubriques 1510-1 (stockage de produits combustibles dans un entrepôt couvert : 3 273 946 m³), 4755 (alcool de bouche classé dans la catégorie des liquides inflammables : 531 m³) et 1450 (stockage ou emploi de solides inflammables : 30 tonnes).
Il est également soumis à :

- enregistrement pour la rubrique 4331 (liquides inflammables : 500 tonnes) ;
- déclaration pour les rubriques 4320 et 4321 (stockage de substances inflammables et extrêmement inflammables : 40 et 600 tonnes), 2910 (installation de combustion d'une puissance de 8 MW) et 2925 (ateliers de charge d'accumulateurs électriques : 1 800 tonnes).
- Parallèlement, le projet est soumis aux procédures administratives suivantes :
- déclaration concernant les installations, ouvrages et activités ayant une incidence sur l'eau et les milieux aquatiques : rubrique 2.1.1.0. de l'article R. 214-1 du code de l'environnement relative aux dispositifs d'assainissement non collectif traitant une charge brute de pollution organique ;
- dérogation espèces protégées.

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique n°39 (travaux, constructions et opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares, ou créant une emprise au sol de plus de 40 000 m²) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Le dossier de demande de permis de construire comprend une étude d'impact version de juillet 2022 et une étude de dangers, ainsi que les pièces techniques afférentes au dossier de demande de permis de construire (notice paysagère, plans des façades notamment). Le dossier de demande d'autorisation environnementale comprend une étude d'impact version de juin 2022 et une étude de dangers.

Vue en plan du projet (Plan de masse espaces verts)



Insertion paysage du projet dans son environnement proche
(Étude d'impact version juin 2022 page 270 et document insertion paysagère de demande de permis de construire)

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 et de la santé par le projet.
Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, au paysage, aux milieux naturels et à la biodiversité, dont Natura 2000, à l'eau, 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 ces dossiers.
L'autorité environnementale a été saisie pour le dossier de permis de construire avec une étude d'impact similaire à celle du dossier de demande d'autorisation environnementale, hormis le fait que celle du dossier de permis de construire est plus récente (juillet 2022 au lieu de juin 2022). Un avis commun est donc réalisé pour ce projet en prenant en compte l'étude d'impact la plus récente. Les informations sont dispersées dans les différentes pièces de ces dossiers, ce qui complique leur lecture et la compréhension.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté dans un fascicule séparé, de même que le résumé de l'étude de dangers.
Le résumé non technique de l'étude d'impact comprend une description du projet, un état initial de l'environnement, une évaluation des incidences du projet sur l'environnement ainsi qu'un inventaire des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation par thématiques pour l'ensemble.
Toutefois, il ne comprend pas l'analyse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu, l'appréciation de la compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes, et les méthodes majeures de suivi et de surveillance en phase travaux et en phase exploitation ne sont pas abordées.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter le résumé non technique en ajoutant les éléments suivants :l'articulation du projet avec les plans, schémas et programmes, les solutions de substitution examinées, les modalités de suivi et de surveillance ;*
- *de l'actualiser après avoir complété l'étude d'impact.*

L'Européenne : Le résumé non technique de l'étude d'impact a été actualisé suite aux compléments apportés à l'étude d'impact.

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

L'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) du Contynois est analysée pages 394 et suivantes de l'étude d'impact version juillet 2022.
Le projet s'implante en zone à urbaniser à vocation d'activités (AUf). Il est indiqué qu'avec 33.4 %, le projet respecte le coefficient minimum d'espaces verts de pleine terre fixé à 20 %, et qu'il est également en conformité avec les distances d'implantation des constructions qui doivent être supérieures à 75 mètres vis-à-vis de l'autoroute A16 et à 35 mètres vis-à-vis de la route départementale D920.

Cependant, en raison de la proximité de l'autoroute A16 et de la route départementale D920 qui interdit les constructions dans une bande proche[5], dans le cadre du PLUi, une étude paysagère visant à réduire les règles d'implantation de la ZAC, établit plusieurs préconisations paysagères. Il conviendrait

de compléter l'analyse du respect de ces préconisations. Cette étude paysagère dite « amendement Dupont » de la loi Barnier[6], n'est pas citée ni ne paraît exploitée dans l'étude d'impact.
En effet, plusieurs préconisations issues de l'étude paysagère ne sont pas cohérentes avec le projet, comme le principe général d'implantation du bâti qui doit suivre la pente du terrain selon la volumétrie des bâtiments afin de limiter l'impact visuel, l'adoucissement des franges de la zone d'activités, les règles de hauteur selon le type d'activités (12 à 15 mètres pour la logistique[7]), la morphologie du terrain afin d'éviter toute modification du relief…

L'autorité environnementale recommande d'examiner la cohérence du projet avec l'étude paysagère relevant de l'application des dispositions de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme (amendement Dupont).

Réponse de L'Européenne : Le PLUi indique des distances à respecter conformément à la loi BARNIER, en l'absence d'amendement DUPONT, soit 100m vis à vis de l'axe de l'autoroute A16. La RD 920 n'étant pas une route classée, elle n'impose pas de retrait.

Une note d'analyse de la compatibilité du projet avec l'article L.111-6 du Code de l'Environnement (Loi BARNIER) a été ajoutée au dossier de demande d'autorisation environnementale.

Cette note précise que :

L'article L 111-6 du Code de l'urbanisme dispose : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ».

La question de l'application de cette disposition se pose concernant les parcelles situées à proximité de la RD 920 en entrée de la commune du Bosquel et de l'autoroute A16.

I - Sur les parcelles situées à proximité de la RD 920

Il convient de rappeler que l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme s'applique uniquement lorsque les voies proches du projet ont une qualification particulière : autoroutes, routes express et déviations ou route à grande circulation.

En l'espèce, la RD 920 n'entre dans aucune des catégories énoncées ci-dessus. Les Décrets n°2009-615 du 3 juin 2009 et n° 2010-578 du 31 mai 2010 fixant la liste des routes à grande circulation ne mentionne aucunement le classement de la RD 920 (Pièce annexe).

Pour rappel, le juge administratif doit rechercher si les dispositions de l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme sont applicables au litige qui lui est soumis, il doit s'assurer de la publication au journal officiel d'un acte classant la route concernée parmi les voies à grande circulation. En ce sens, le Conseil d'État a énoncé : « . Considérant qu'il appartient au juge administratif de vérifier que les dispositions invoquées devant lui sont applicables au litige qui lui est soumis ; qu'à ce titre, pour l'application de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme, qui dépend notamment de l'existence d'un classement opéré par un acte publié au Journal officiel, il lui incombe de s'assurer, le cas échéant d'office, de l'existence

d'un tel classement et d'en tirer les conséquences sur le litige dont il est saisi, après l'avoir soumis, s'agissant d'un acte dépourvu de caractère réglementaire, au débat contradictoire ; »[1]. En définitive une voie ne peut être considérée comme route à grande circulation si aucun classement préalable n'a été réalisé.

Si aucune des voies concernées n'entre dans les catégories mentionnées au sein de l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme, la juridiction administrative considère que l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme ne s'applique pas. La Cour administrative d'appel de MARSEILLE a notamment exposé : « Selon l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme : " En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. / Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. ". Il ne ressort pas des pièces du dossier que la route RD 986 serait classée en route express ou en route à grande circulation. L'acte attaqué ne méconnaît donc pas les dispositions précitées de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme ».

La jurisprudence administrative est constante, l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme s'applique uniquement pour certaines catégories de voies.

La RD 920 ne faisant partie d'aucune catégorie de voie mentionnée à l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme et n'étant notamment pas qualifiée de route à grande circulation, il apparaît qu'aucune obligation de recul ne saurait être imposée au pétitionnaire.

En complément, la direction des routes du Conseil Départemental de la Somme (Mr Machu) nous a confirmé la chose. A savoir que selon : « ci-joint la carte des routes à grande circulation issue du décret n°2010.578 du 31 mai 2010 et le décret notifiant la liste des routes pour le département qui figure dans les pages 150 à 152 de celui-ci, La RD 920 ne figure pas dans cette liste.

La définition des routes à grande circulation :

Les routes à grande circulation (RGC), définies à l'article L.110-3 du code de la route, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux, et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires ainsi que la desserte économique du territoire. Elles justifient, à ce titre, de règles particulières en matière de police de la circulation. Le décret du 03 juin 2009 fixe la liste des routes à grandes circulation (format pdf - 68.7 ko - 22/12/2020) . Il est modifié par les décrets N°2010-578 du 31 mai 2010 et N°2020-576 du 19 juin 2020.

Le décret 2020-576 de juin ne concerne pas le Département de la Somme.

Article L110-3 du code de la voirie routière. Version en vigueur du 01 juin 2001 au 17 août 2004

[1] CE, 1er juin 2015, Commune de MAREIL LE GUYON, n°368335.

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont des routes qui assurent la continuité d'un itinéraire à fort trafic, justifiant des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret.

Le texte sur la loi Barnier : Article L111-1-4

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

La RD 920 n'est ni une route à grande circulation ni une déviation, dans ces conditions, il me semble qu'une révision de l'avis de la DDTM s'impose. »

II- Sur l'autoroute

En substance, l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme établit une marge de recul le long des axes de circulation entrant dans son champ d'application. Elle interdit tant les « constructions » que les « installations », qu'elles soient temporaires ou permanentes.

La question se pose donc de savoir si la création des voies édifiées par le pétitionnaire sont soumises aux prescriptions posées par l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme.

Il convient de rappeler que le Code de l'urbanisme envisage différentes opérations Ces dernières peuvent être scindées en trois catégories :
- les opérations de constructions
- les opérations de démolitions
-les opérations de travaux, d'installations et d'aménagements affectant l'utilisation du sol

Cette dernière catégorie présente un caractère hétérogène, elle regroupe des opérations et d'utilisations du sol très variées.

L'article R 421-18 du Code de l'urbanisme dispose : « Les travaux, installations et aménagements autres que ceux exécutés sur constructions existantes sont dispensés de toute formalité au titre du code de l'urbanisme ».

Il pourrait être considéré que les voies devant être créées sont dispensées de toutes formalités et notamment du dépôt d'un permis d'aménager, le secteur devant accueillir lesdites voies étant dépourvu de toute spécificité.

Cela ressort des termes d'une réponse ministérielle en date du 16 novembre 2010, portant référence n°82277, au sein de laquelle le ministère de l'intérieur et de l'Outre a indiqué : En application des articles R.121-19 j) et R. 421-23 e) du code l'urbanisme, les créations d'aires de stationnement ouvertes au public contenant au moins 50 unités sont soumises a permis d'aménager et, lorsqu'elles sont susceptibles de contenir de 10 à 49 unités, à déclaration préalable de travaux. Sont dispensés de ces

formalités les travaux de réaménagement d'une aire publique de stationnement existante, dès lors qu'ils ne relèvent pas d'une autorisation d'urbanisme et qu'ils n'ont pas pour effet d'en modifier substantiellement les caractéristiques et/ou d'augmenter le nombre d'unités préexistantes. Conformément à l'article R. 421-3 du code de l'urbanisme, sont également dispensés de toutes formalités au titre du code de l'urbanisme les ouvrages d'infrastructure terrestre et, à ce titre, les travaux de création d'emplacements de stationnement accessoires au domaine public routier. Toutefois, dans les secteurs sauvegardés au titre de l'article L. 313-1 et suivants du code de l'urbanisme, la création d'une voie ou les travaux ayant pour effet de modifier les caractéristiques d'une voie existante doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager selon l'article R. 421-21 du code de l'urbanisme.

Par conséquent, il pourrait être possible de considérer que les voies en cause constituent des « constructions » ou « installations » non soumises à autorisations et donc n'entrant pas dans le champ d'application de l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme.

En tout état de cause, l'Européenne, Maitre d'Ouvrage, a fait le choix de modifier le positionnement des voiries de dessertes internes au site afin de figurer en dehors du champ des 100 m de l'axe de l'Autoroute A16 ainsi que le positionnement des bâtiments et bureaux du bâtiment B. Les plans ont donc été modifiés en ce sens.

Par ailleurs, la conformité du projet avec le programme et le parti d'aménagement de la ZAC du Bosquel doit faire l'objet d'un examen, portant plus particulièrement sur le type d'activités, le volume du bâti, l'intégration paysagère ainsi que le nombre d'emplois par hectare[8].

L'articulation avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) est présentée pages 402 et suivantes de l'étude d'impact version juillet 2022. La compatibilité sera assurée par la gestion des eaux et l'absence de zone humide sur le site, confirmée par l'étude de caractérisation réalisée sur le critère pédologie.
Il conviendrait également d'analyser la compatibilité avec le plan de gestion des risques d'inondation 2022-2027 du bassin Artois-Picardie.

L'autorité environnementale recommande d'analyser la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation 2022-2027 du bassin Artois-Picardie, ainsi qu'avec le programme et parti d'aménagement de la ZAC du Bosquel.

L'Européenne : L'étude d'impact a été mise à jour pour analyser la compatibilité du projet avec le SDAGE 2022-2027 du bassin Artois Picardie.

Le projet d'aménagement d'une extension de la zone d'activité fait partie de l'unité hydrographique de la Selle/Somme. Le projet fait partie de l'unité hydrogéologique de la craie moyenne de la vallée de la Somme.

Notre secteur d'étude est concerné par le SDAGE du bassin Artois-Picardie. Le SDAGE réglementairement en vigueur est le SDAGE 2022-2027.

En France, c'est donc le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) qui constitue

le plan de gestion demandé par la directive cadre européenne sur l'eau (DCE).

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) est un document de planification qui fixe, pour une période de six ans, « les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux » (article L212-1 du code de l'environnement) à atteindre dans le bassin Artois-Picardie. « Cette gestion prend en compte les adaptations aux changements climatiques » (article L211-1 du code de l'environnement) et « la préservation des milieux aquatiques et la protection du patrimoine piscicole » (article L430-1 du code de l'environnement). Introduits par la loi sur l'eau de 1992, le contenu et la portée juridique du SDAGE ont évolué pour faire du présent schéma le plan de gestion du district hydrographique de la Seine au sens de la directive cadre sur l'eau de 2000. Cette dernière prévoit, pour chaque district hydrographique européen, la réalisation d'un plan de gestion qui fixe des objectifs environnementaux pour chaque masse d'eau du bassin (portions de cours d'eau, plans d'eau, eaux souterraines, eaux côtières et eaux de transition) et définit les conditions de leur réalisation. Ce plan de gestion est accompagné d'un programme de mesures, qui énonce les actions pertinentes, en nature et en ampleur, pour permettre l'atteinte des objectifs fixés.

Textes de référence :

• Code de l'environnement : articles L. 212-1 et L. 212-2 (modifiés par LEMA) ;

• Décret 2005-475 du 16 mai 2005 ;

• Arrêté du 17 mars 2006 relatif au contenu des SDAGE ;

• Circulaire du 22 mars 2006 relative à la mise en œuvre du décret n°2005-636 du 30 mai 2005 relatif à l'organisation dans le domaine de l'eau et aux missions du préfet coordonnateur de bassin.

Le SDAGE est un outil de la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement. Il contribue à certains axes majeurs identifiés par la loi dite Grenelle :

• Protéger la biodiversité, notamment via les trames vertes et bleues ;

• Retrouver une bonne qualité écologique de l'eau ;

• Prévenir les risques pour l'environnement et la santé notamment par la réduction des rejets dans l'eau des substances dangereuses identifiés dans la Directive Cadre Européenne ;

• Protéger les captages pour l'alimentation en eau potable.

Le SDAGE Artois-Picardie est défini par 5 enjeux divisé en 36 orientations et 87 dispositions:

• Enjeu A : Préserver et restaurer les fonctionnalités écologiques des milieux aquatiques* et des zones humides*;

• Enjeu B : Garantir une eau potable en qualité et quantité satisfaisante ;

• Enjeu C : S'appuyer sur le fonctionnement naturel des milieux pour prévenir et limiter les effets négatifs des inondations ;

• Enjeu D : Protéger le milieu marin ;

• Enjeu E : Mettre en œuvre des politiques publiques cohérentes avec le domaine de l'eau.

Le projet d'aménagement est donc concerné par les orientations du SDAGE Artois-Picardie et en particulier par les suivantes :

– Orientation n° A-1 : «Continuer la réduction des apports ponctuels de matières polluantes

classiques dans les milieux».

– Orientation n° A-2 : «Maîtriser les rejets par temps de pluie des surfaces imperméabilisées par

des voies alternatives (maîtrise de la collecte et des rejets) et préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles)».

– Orientation n° A-4 : «Adopter une gestion des sols et de l'espace agricole permettant de limiter les risques de ruissellement, d'érosion, et de transfert des polluants vers les cours d'eau*, les eaux souterraines et la mer»

– Orientation n° A-4 : «Préserver et restaurer la fonctionnalité écologique et la biodiversité»

– Orientation n° B-3 : «Inciter aux économies d'eau et à l'utilisation des ressources alternatives»

– Orientation n° C-2 : «Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation et les risques d'érosion des sols et coulées de boues».

– Orientation n° C-3 : «Privilégier le fonctionnement naturel des bassins versants».

Compatibilité du projet avec le SDAGE Artois Picardie 2022-2027

Les ouvrages proposés permettent le stockage et le traitement des eaux pluviales par le sol avant leur infiltration vers les eaux souterraines. Ainsi, le projet ne rejette aucun effluent polluant vers le milieu naturel en fonctionnement normal.

Les ouvrages permettent de gérer et de traiter les eaux de ruissellement à la source ce qui les définit comme des techniques alternatives.

L'emploi des techniques alternatives dans les secteurs fortement urbanisés (ou imperméabilisés) fait partie des dispositions et des moyens à mettre en œuvre du SDAGE.

Le tableau ci-après démontre la compatibilité du projet avec les orientations et les dispositions du SDAGE 2022-2027 du bassin Artois-Picardie.

Ce projet d'aménagement ne compromet pas les objectifs de bon état des masses d'eaux souterraines et de surface.

SDAGE 2022-2027 du bassin Artois Picardie

N° étude : EIN-21-003 Le Bosquel

ENJEUX	ORIENTATIONS		Dispositions		Caractéristiques du projet au regard de cette orientation	Justification de la compatibilité du projet avec cette orientation
Enjeu A : Maintenir et améliorer la biodiversité des milieux aquatiques	Orientation A-1	Continuer la réduction des apports ponctuels de matières polluantes classiques dans les milieux	Disposition A-1.1	Limiter les rejets	Gestion des eaux pluviales du projet : Mise en place de technique alternative (bassins d'infiltration)	Pas de rejet direct dans le cours d'eau Stockage, traitement et infiltration ou vers le réseau superficiel
			Disposition A-1.2	Améliorer l'assainissement non collectif	Mise en place d'une microstration avec rejet par infiltration après traitement	Mise en place d'une installation conforme
			Disposition A-1.3	Améliorer les réseaux de collecte	Gestion des eaux pluviales des parcelles avec d'un réseau de cnalisations avant rejet dans les bassins.	Amélioration du réseau de collecte afin d'éviter les inondations au niveau des voiries et des bâtiments
	Orientation A-2	Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbanisé par des voies alternatives (maîtrise de la collecte et des rejets) et préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles)	Disposition A-2.1	Gérer les eaux pluviales	Gestion des eaux pluviales du projet : Mise en place de technique alternative (bassins d'infiltration)	Diminution des quantités d'eau rejetées directement dans le réseau superficiel
	Orientation A-9	Stopper la disparition, la dégradation des zones humides* à l'échelle du bassin Artois-Picardie et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité	Disposition A-9.2	Gérer les zones humides	Non-concerné	Site hors zones humides
Enjeu C : S'appuyer sur le fonctionnement naturel des milieux pour prévenir et limiter les effets négatifs des inondations	Orientation C-2	Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation et les risques d'érosion des sols et coulées de boues	Disposition C-2.1	Ne pas aggraver les risques d'inondations	Mise en place d'ouvrage de stockage des eaux pluviales de préférence en amont du projet	Dimensionnement sur une pluie vicennale afin de réduire les risques de pollution accidentelle ou d'un rejet massif vers le milieu naturel
	Orientation C-3	Privilégier le fonctionnement naturel des bassins versants	Disposition C-3.1	Privilégier le ralentissement dynamique des inondations par la préservation des milieux dès l'amont des bassins versant	Bassin-versant agricole de 763 ha en amont du projet	Mise en place d'un fossé afin de maintenir l'axe d'écouelemnt naturel du bassin-versant agricole

Vous trouverez en annexe, le tableau de compatibilité du projet avec le PGRI.

Le projet ne se situant pas en zone inondable et reprenant une gestion des eaux pluviales qui induit aucun débordement des bassins au-delà d'une occurrence de 100 ans, celui-ci est donc compatible avec les orientations et les dispositions du PGRI Artois Picardie 2022-2027. (voir tableau ci-après).

Tableau de compatibilité du projet avec les dispositions du PGRI Artois Picardie 2022-2027

PGRI 2022-2027 du bassin Artois-Picardie

Nom et localisation du projet : Projet L'Européenne à le Bosquel

Objectifs	Orientations		Dispositions		Caractéristiques du projet au regard de cette disposition	Justification de la compatibilité du projet avec cette orientation
Objectif 1 : Aménager durablementles territoires et réduire la vulnérabilité des enjeux exposés aux inondations	Orientation 1	Renforcer la prise en compte du risque inondation dans l'aménagement du territoire	Disposition 1	Respecter les principes de prévention du risque dans l'aménagement du territoire et d'inconstructibilité dans les zones les plus exposées	Le site ne se situe pas en zone inondable du PPRI de la Somme et de ses affluents	Non concerné
			Disposition 2	Orienter l'urbanisation des territoires en dehors des zones inondables et assurer un suivi de l'évolution des enjeux exposés dans les documents d'urbanisme	Le site ne se situe pas en zone inondable du PPRI de la Somme et de ses affluents	compatible car le projet ne se situe pas en zone inondable
			Disposition 3	Développer la sensibilité et les compétences des professionnels de l'Urbanisme pour l'adaptation aurisque des territoires urbains et des projets d'aménagement dans les zones inondables constructibles sous conditions	Le site ne se situe pas en zone inondable du PPRI de la Somme et de ses affluents	Non concerné
	Orientation 2	Développer les actions de réduction de la vulnérabilité, par l'inotrations, l'appui technique et l'aide au financement, pour une meilleure résilience des territoires exposés	Disposition 4	Favoriser la mobilisation et l'accompagnement de l'ensemble des acteurs sur la réduction de la vulnérabilité au risque inondation	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 5	Favoriser la mise en oeuvre effective des mesures structurelles et organisationnelles permettant la réduction de la vulnérabilité au risque inondation	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
Objectif 2 : Favoriser le ralentissement des écoulements en cohérence avec la préservation des milieux aquatiques	Orientation 3	Préserver et restaurer les espaces naturels qui favorisentle ralentissement des écoulements	Disposition 6	Préserver, gérer et restaurer les zones naturelles d'expansion de crues	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 7	Limiter et encadrer les projets d'endiguement en lit majeur	Le site ne se situe pas en lit majeur de cours d'eau	Non concerné
			Disposition 8	Stopper la disparition et la dégradation des zones humides et naturelles littorales – Préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité	Le site ne se situe pas en zone humide	Non concerné
			Disposition 9	Mettre en oeuvre des plans pluriannuels de restauration et d'entretien raisonné des cours d'eau permettant de concilier objectifs hydrauliques et environnementaux	Le site ne se situe pas sur un cours d'eau	Non concerné
			Disposition 10	Préserver les capacités hydrauliques des fossés	Le projet supprime un bassin de gestion d'eau pluviale agricole	Le projet prévoit la compensation de la perte d'un bassin de gestion d'eau pluviale par la création d'une noue Le projet est donc compatible avec la disposition n°10 du PGRI
	Orientation 4	Renforcer la cohérence entre les politiques de gestion de trait du côte et de défense contre la submersion marine	Disposition 11	Mettre en oeuvre des stratégies de gestion des risques littoraux intégrant la dynamique d'évolution du trait de côte	Le site ne se situe pas sur la cote	Non concerné
	Orientation 5	Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation, d'érosion des sols et de coulées de boues	Disposition 12	Mettre en oeuvre une gestion intégrée des eaux pluviales dans les nouveaux projets d'aménagement urbains	Le projet intègre la gestion des eaux pluviales sur le site sans rejet extérieur avec une occurrence au-delà de la pluie centennale	Compatible car le projet intègre la gestion des eaux pluviales
			Disposition 13	Favoriser le maintien ou développer des éléments du paysage participant à la maîtrise du ruissellement et de l'érosion, et mettre en oeuvre des programmes d'action adaptés dans les zones à risque	Le projet comprend le maintien d'un ancien rideau agricole	Compatible car le projet intègrela non supression d'un rideau agricole en mesure d'écrêtement
			Disposition 14	Elaborer une stratégie de lutte contre le ruissellement partagée par l'ensemble des acteurs à l'échelle du bassin versant	Le projet ne gérera pas de ruissellement agricole	Compatible car le projet intègre la gestion des eaux pluviales
	Orientation 6	Evaluer toutes les démarches de maîtrise de l'aléa à la lumière des risques pour les vies humaines et des critères économiques et environnementaux	Disposition 15	Privilégier les aménagements à double fonction, qui visent à remobiliser les zones d'expansion des crues et à reconnecter les annexes alluviales	Le site ne se situe pas sur un cours d'eau	Non concerné
			Disposition 16	Evaluer la pertinence des aménagements de maîtrise de l'aléa par des analyses coûts-bénéfices et multicritères	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 17	Garantir la sécurité des populations déjà installées à l'arrière des ouvrages de protection existants	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
Objectif 3 : Améliorer la connaissance des risques d'inondation et le partage de l'information pour éclairer les décisions et responsabiliser les acteurs-relais	Orientation 7	Améliorer et partager la connaissance de l'ensemble des phénomènes d'inondation touchant le bassin Artois-Picardie, en intégrant les conséquences du changement climatique	Disposition 18	Améliorer la connaissance des phénomènes sur les territoires où l'aléa n'est pas bien connu ou consolidé et sur les territoires soumis à des phénomènes complexes	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 19	Saisir les opportunités pour cartographier les débordements pour différentes périodes de retour et décrire la dynamique des phénomènes d'inondation	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 20	Approfondir la connaissance des risques littoraux et des conséquences prévisibles du changement climatique	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 21	Développer la cartographie des aves de ruissellement potentiels et des secteurs les plus exposés à des phénomènes d'érosion et d'inondation par ruissellement	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 22	Capitaliser, partager et mettre en cohérence les différentes sources d'information disponibles	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
	Orientation 8	Renforcer la connaissance des enjeux en zones inondables et des dommages auxquels ils sont exposés, comme support d'aide à la décision pour réduire la vulnérabilité des territoires et renforcer la gestion de crise	Disposition 23	Poursuivre l'amélioration de la connaissance des enjeux exposés au risque, en portant une attention particulière sur les réseaux et les équipements sensibles	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 24	Développer l'analyse des conséquences négatives des inondations en tenant compte des spécificités du territoire	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
	Orientation 9	Capitaliser les informations suite aux inondations	Disposition 25	Poursuivre la cartographie des zones d'inondation constatées et l'association des acteurs locaux pour la co-construction du retour d'expérience	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 26	Elargir la capitalisation de l'information à la vulnérabilité des territoires	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
	Orientation 10	Développer la culture du risque par des interventions diversifiées et adaptées aux territoires, pour responsabiliser les acteurs et améliorer collectivement la sécurité face aux inondations	Disposition 27	Sensibiliser les élus sur leurs responsabilités et leurs obligations réglementaires et sur les principes d'une gestion intégrée du risque inondation	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 28	Développer des initiatives innovantes pour informer et mobiliser l'ensemble des acteurs	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
Objectif 4 : Se préparer à la crise et favoriser le retour à la normale des territoires sinistrés	Orientation 11	Renforcer les outils de prévision et de surveillance pour mieux anticiper la crise	Disposition 29	Poursuivre l'amélioration du dispositif de surveillance et des modèles de prévision sur les sites soumis à des phénomènes complexes	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 30	Développer les dispositifs de surveillance et d'alerte locaux, pour les cours d'eau non intégrés à Vigicrues et pour les bassins versants exposés à des phénomènes rapides de ruissellements et de coulées de boues	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 31	Développer la mise en place de cartes des zones d'inondation potentielles, permettant d'estimer l'évolution prévisible de l'enveloppe inondable et des enjeux touchés	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
	Orientation 12	Développer et renforcer les outils d'alerte et de gestion de crise, pour limiter les conséquences des inondations sur les personnes, les biens, et la continuité des services et des activités	Disposition 32	Systématiser l'intégration du risque inondation dans les PCS et vérifier leur caractère opérationnel par des exercices de simulation de crise	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 33	Renforcer et anticiper la gestion coordonnée, en période de crue, des ouvrages destinés à la gestion hydraulique	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
	Orientation 13	Concevoir au plus tôt l'après-crise pour faciliter et accélérer la phase de réparation	Disposition 34	Favoriser le rétablissement individuel et social	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 35	Accompagner les acteurs économiques pour un retour rapide à la normale	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 36	Anticiper les modalités de gestion des déchets lors des crues	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
Ojectif 5 : Mettre en place une gouvernance des risques d'inondation instaurant une solidarité entre les territoires	Orientation 14	Favoriser la mise en place de stratégies globales de prévention du risque inondation, à l'échelle de bassins versants hydrographiques cohére	Disposition 37	Garantir une prise en compte exhaustive de la gestion du risque inondation dans le cadre des stratégies et programmes d'action locaux	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 38	Inscrire tous les projets de gestion du risque inondation dans une réflexion à l'échelle des bassins versants, et les soumettre à un arbitrage impliquant les territoires amont et aval, dans une logique de solidarité des territoires	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
	Orientation 15	Structurer et conforter l'organisation de la prise en charge de la compétences « gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations » - GEMAPI – à l'échelle des bassins de risques	Disposition 39	Accompagner les collectivités dans la mise en place de la compétence GEMAPI et la mise en oeuvre de la SOCLE	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
	Orientaton 16	Développer les espaces de coopération inter-bassins et transfrontaliers	Disposition 40	Renforcer la coopération inter-bassins et l'articulation entre Voies Navigables de France et les collectivités locales vis-à-vis du fonctionnement des rivières interconnectées	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné
			Disposition 41	Conforter la coopération internationale	Le site ne se situe pas en zone inondable	Non concerné

Dans le dossier de réalisation de ZAC du BOSQUEL de 2012, il est spécifié que les dispositions du PLU règlementent l'urbanisation de la ZAC. Le PLUi de la zone du projet ne fait pas référence à undocument annexe tel un cahier de recommandations architecturales et paysagères. Le projet est donc pleinement compatible avec la règlementation de la ZAC.

Les effets cumulés avec les autres projets sont analysés par thématique environnementale, pages 322 et suivantes de l'étude d'impact version juillet 2022. Il s'agit de huit projets situés dans un rayon de 20 kilomètres : six parcs éoliens, un aménagement foncier agricole et une zone d'activités économiques (Boréalia). Des effets cumulés sont attendus avec le projet Boréalia sur le trafic routier, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, et avec les projets éoliens sur le paysage.
Cependant ces impacts cumulés ne sont pas évalués quantitativement ou qualitativement.
L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés sur le paysage, le trafic, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre en les évaluant qualitativement et/ou quantitativement.

L'Européenne : Un bilan carbone a été effectué sur les phases constructives et fonctionnement du projet en intégrant les déplacements des poids lourds (voir annexe). Ce bilan carbone tient compte de la volonté des promoteurs de convertir la flotte de camion à l'hydrogène d'ici 2035.

Les données utilisées concernant les émissions de gaz à effet de serre, proviennent essentiellement du site de l'ADEME: Agence de la Transition Écologique et du CITEPA : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique. Les informations liées à l'implantation du projet sont issues du dossier de l'étude d'impact réalisé par la société B27 SDE.
Le bilan carbone permet donc de mesurer l'empreinte carbone, qui représente la somme des différents gaz à effet de serre émis et liés à son activité. On reconnait aujourd'hui sept gaz à effet de serre (GES) qui sont pris en compte lors du calcul du bilan carbone (source : www.sami.eco) :

- Dioxyde de carbone ou CO2, le plus connu, qui concernent toutes les entreprises ;
- Méthane ou CH4, qu'on retrouve dans un bilan carbone dû à la décomposition des produits vendus qui finissent à la décharge par exemple ;
- Protoxyde d'azote ou N2O, qui concerne principalement les exploitations agricoles, l'industrie chimique et le transport ;
- Hydrofluorocarbures ou HFC, qu'on retrouve dans le bilan carbone des entreprises qui utilisent des climatiseurs ou certains frigos ;
- Perfluorocarbures ou PFC, proche de leurs cousins les hydrofluorocarbures ;
- Le triflurorure d'azote ou NF3, utilisé pour remplacer les PFC que l'on retrouve dans la fabrication d'ordinateurs, d'écran de téléviseurs ou d'écrans tactiles ;
- Hexafluorure de soufre ou SF6, qu'on retrouve surtout dans les bilans d'entreprises qui produisent ou utilisent des câbles et équipements électriques.

Le bilan carbone revient à exprimer la masse de chaque gaz émis par l'entreprise. Afin d'avoir une mesure standard et une seule unité, tous les gaz sont convertis en équivalent CO2 : kg de CO2eq ou kg de COe.

Dans notre cas précis de l'implantation d'une plateforme logistique sur la commune du Bosquel dans la Somme, nous allons prendre en compte les sources d'émissions majeures de gaz à effet de serre

suivantes :

- Les émissions liées à la phase de construction,
- Les émissions liées au fonctionnement du site, notamment le chauffage des locaux,
- Les émissions liées au trafic routier, des poids lourds et des véhicules légers, engendrées par la mise en place du projet.

Lorsqu'on analyse les impacts d'un projet sur le climat, il faut prendre en compte les émissions de GES sur l'ensemble de la durée de vie du projet.

On retrouve 3 phases essentielles:

- La phase de construction : comprenant les différentes études de conception et de réalisation du projet, elle s'étend jusqu'à la mise en service du projet ;
- La phase de fonctionnement : s'étalant sur toute la durée d'exploitation et comprenant les opérations d'entretien et de maintenance.
- La phase de fin de vie : comprenant les actions à effectuer lors de la cessation de fonctionnement du projet, tel que la déconstruction, l'évacuation des déchets générés…

Dans notre cas les estimations d'émissions de GES seront présentées d'une part en fonctions des deux phases suivantes : construction et fonctionnement du projet et d'autre part par la quantité des émissions cumulées sur la durée de vie théorique du projet soit 50 ans.

Voici un tableau récapitulatif de l'aire d'étude qui sera prise en compte pour note projet.

Durée de vie théorique du projet	Phase de vie du projet	Catégories d'émissions	Sources d'émissions et de puits de carbone
50 ans	Construction	Emissions directes	- Déblai/remblai du terrain - Aménagements des voiries - Construction des bâtiments : • Entrepôts logistiques • PME • Station hydrogène • Serres en toiture
			- Réaffectation des sols
	Fonctionnement	Emissions directes	- Production d'électricité via les panneaux photovoltaïques - Production d'hydrogène
		Emissions indirectes	- Trafic poids-lourds - Trafic des véhicules légers des employés

Aire d'étude du projet logistique sur la commune du Bosquel

Les incidences d'un projet sur le climat et sur les émissions de GES sont évaluées en étudiant sa contribution à diminuer ou augmenter les émissions et/ou absorption de gaz à effets de serre. Dans le cadre de l'étude d'impact, on vient évaluer la différence d'émissions de GES entre une situation initiale, sans projet, et une situation avec projet. Pour la rédaction du présent dossier nous nous sommes basés sur le guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » disponible

sur le site internet du ministère de la Transition écologique. Voici les différentes étapes suivies pour l'évaluation de l'incidence du projet sur les émissions de GES :

Étape 1 : définition de l'aire d'étude (ou périmètre)

Étape 2 : description de l'état initial de l'environnement

Étape 3 : définition du scénario sans projet et du scénario avec projet

Étape 4 : identification des postes d'émissions GES significatifs du scénario sans projet et du scénario avec projet ; justification de l'exclusion des postes non significatifs

Étape 5 : quantification des émissions du scénario sans projet et du scénario avec projet, en incluant l'estimation des incertitudes

Étape 6 : calcul de l'impact du projet par postes d'émissions et dans son ensemble (différentiel entre scénario avec projet et scénario sans projet)

Étape 7 : définition et mise en œuvre des mesures ERC (y compris le calcul de leurs effets et des impacts résiduels) et de suivi

Démarche d'évaluation de l'incidence du projet sur les émissions de GES

Les détails des 7 étapes de la démarche d'évaluation de l'incidence du projet sur les émissions de GES se trouvent dans le rapport situé en annexe de ce dossier.
En conclusion de cette étude, l'impact du projet l'EUROPEENNE sur la ZAC de la commune du Bosquel se calcule de la façon suivante :
Impact = Emissions GES scénario avec projet – Emissions GES scénario sans projet

Scénario sans projet	**2 288 t CO2eq**
Scénario avec projet	**171 960 t CO2eq**
Impact du projet	**169 672 t CO2eq**

La séquence ERC : Eviter-Réduire-Compenser, permet de concevoir des projets ayant un impact environnemental réduit. Cette séquence s'applique sur les différentes phases du projet.

Dans le cas du projet l'EUROPEENNE sur la ZAC de la commune du Bosquel, les mesures ERC mises en place permettent d'éviter la production de 552 080 tCO2eq sur la durée de vis du projet !

Attention : cette valeur est très probablement sous-évaluée, car certains postes n'ont pas pu être pris en compte du fait de l'absence de données (construction en terre géosourcée par exemple).

Sur les 8 projets étudiés dans le cadre des effets cumulés, 6 sont des projets éoliens. Des données quantitatives ont été ajoutées à l'étude notamment en prenant en compte le trafic routier du projet d'aménagement de la zone d'activités économiques Boréalia 2 sur le territoire d'Amiens Métropole.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La justification des choix est présentée pages 332 et suivantes de l'étude d'impact version juillet 2022. La disponibilité de surface et la localisation en bordure de l'autoroute sont mises en avant pour

justifier le choix du site retenu.
Trois scénarios sont présentés, puis analysés comparativement, au regard des enjeux suivants : milieux naturels, topographie, paysage, eau et foncier.
Dans le cadre de l'étude d'impact, l'examen des variantes serait renforcé s'il s'appuyait sur les facteurs mentionnés dans le code de l'environnement[9] ou y faisait référence : la population et la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'air et le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage, ainsi que les interactions entre ceux-ci.
L'objectif de la démarche est de rechercher une variante visant à éviter ou réduire les impacts.

L'examen des scénarios porte sur l'organisation du projet à l'intérieur du site. Celui-ci est desservi uniquement par la route, aucune autre implantation n'est étudiée. Pourtant, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Hauts-de-France indique dans son objectif n°6, qu'il faut privilégier les implantations de ce type aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier).
De plus, un grand nombre de parcelles disponibles et déjà ouvertes à l'urbanisation à vocation économique avec des tailles allant jusqu'à 30 hectares, sont localisées à moins de 25 kilomètres de la zone de projet, sur le territoire de l'agglomération amiénoise. On peut citer par exemple l'extension de la zone d'activités Jules Verne 2 (73 hectares sur les communes de Boves, Glisy et Blangy-Tronville) ou la ZAC Borélia 2 créée plus récemment (septembre 2022), de 62 hectares.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'examen des scénarios par celui d'autres implantations, sur l'ensemble des autres sites envisagés, et plus particulièrement ceux aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier) ;*
- *d'examiner ces variantes au regard des facteurs environnementaux mentionnés dans le code de l'environnement ;*
- *de rechercher une variante évitant ou réduisant les impacts qui nécessitent de la compensation.*

L'Européenne : Le projet de l'Européenne prend en compte toutes les contraintes liées à l'exploitation de plateformes logistiques : typologie de produits, flux des marchandises, zones de chalandises, contraintes clients, etc... Dans ce contexte d'étude de positionnement, le département de la Somme et les zones situées sur le département limitrophe de l'Oise, n'offre pas de dessertes possibles par le rail ou le fluvial, il a donc été fait le choix par l'Européenne, Maitre d'Ouvrage, d'une implantation en sortie immédiate de l'autoroute A16 afin d'annihiler l'impact des flux sur les axes périphériques aux sites et ainsi le concentrer sur l'autoroute A16 dont le trafic poids lourds n'est pas saturé à la différence de l'autoroute A1.

Ainsi, le choix du site du Bosquel répond au maillage nécessaire au bon développement pérenne de ce parc d'activités et préalablement appréhendé lors de la constitution de cette ZAC, avec :

- une arrivée des marchandises essentiellement par le port du Havre et de façon annexe par les ports de Dunkerque et d'Anvers pour le volet maritime et par les autoroutes pour les produits et marchandises européennes.
- une situation au barycentre de la clientèle desservie (Couronne Parisienne, Ouest France et Nord de l'Europe).
- une interaction avec les liaisons autoroutières du grand nord-ouest de la France et de l'Europe (A16-A28-A29-A1-A2-A25-A26-A13-A150-A151) évitant ainsi l'usage par les poids lourds des voies secondaires et départementales.

Le site du Bosquel conjugue ces variables à la fois économiques, administratives, foncières et urbanistiques, géographiques et autoroutières comparativement à d'autres sites aujourd'hui dans l'incapacité d'offrir une surface utile et ce positionnement géographique. L'objectif initial de la démarche a été de rechercher un positionnement optimal visant à analyser, éviter et réduire les impacts.

Des outils de certification, BREEAM excellence (La Building Research Establishment Environmental Assessment Method ou BREEAM est une méthode britannique d'évaluation de la performance environnementale des bâtiments), Biodivercity (Le label *Biodivercity* atteste des actions menées pour prendre en compte tous les sujets liés à la biodiversité aux différentes étapes d'un projet immobilier et une notation de AAAB a été formulée sur le projet) et un objectif zéro carbone y compris en phase travaux ont permis d'analyser finement l'opportunité du site, d'évaluer en amont ce positionnement, de réduire ses effets et auquel cas de compenser à l'intérieur du parc d'activités.

Le site est directement desservi par l'autoroute A16 et non par la route et le territoire de la Somme et du département limitrophe de l'Oise n'offre pas d'alternative ferrées ou fluviales. Un giratoire, sous maitrise d'ouvrage du Conseil départemental sera réalisé assurant une parfaite circulation intégrant ainsi les flux du parc d'activité, les flux de l'échangeur et les flux de la RD 920.

Enfin, à la date d'organisation du projet, seule la ZAC du Bosquel offrait une disponibilité foncière. Les contacts avec les autres territoires, CCI-SEM Amiens Aménagement, nous ont confirmé la non disponibilité de fonciers.

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 représente une consommation totale d'environ 43 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

L'artificialisation des sols, et notamment leur imperméabilisation difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec, notamment, un appauvrissement de la biodiversité, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone des sols et d'une manière générale une disparition des services écosystémiques[10].

Ces impacts ne sont pas tous étudiés et, a fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation.

L'étude d'impact (page 395 de la version de juillet 2022) indique que la densification du projet et l'utilisation des surfaces de toiture ont été recherchées[11], en vue d'optimiser le foncier et de tendre vers les objectifs nationaux de diminution de l'artificialisation, mais sans élément de quantification. Le projet prévoit la présence d'une exploitation agricole en toiture du bâtiment A avec 24 serres agricoles de 423 m² (environ un hectare) pour du maraîchage, des pré-vergers et des prairies ouvertes. Il n'est pas démontré qu'accueillir en toiture des serres agricoles avec les cultures prévues compensera les impacts de l'artificialisation de sols naturels, par exemple en termes de stockage de carbone ou d'écoulement des eaux. De plus, l'impact de cette installation sur la consommation d'énergie (si jamais il y a

chauffage) et d'eau est à étudier, en comparaison des mêmes surfaces exploitées en pleine terre.
Il est également prévu la pose de panneaux photovoltaïques en toiture.

La compensation des pertes de services environnementaux dus à l'artificialisation des sols reste donc à démontrer.

L'analyse du bilan de la consommation d'espace au cours des dix dernières années (2011-2021) reliée à la consommation prévue dans les documents d'urbanisme est nécessaire, pour confirmer que la consommation des 43 hectares s'inscrit bien dans une trajectoire de sobriété foncière et de lutte contre l'étalement urbain du territoire Contynois et le respect des orientations fixées par la loi 2021- 1104 dite « climat et résilience ».
Les chiffres de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers passés peuvent être recherchés sur le portail national de l'artificialisation[12].

L'autorité environnementale recommande :

- *de quantifier puis d'analyser la consommation d'espace passée et les objectifs de consommation prévus dans les documents d'urbanisme, afin de confirmer que le projet permettra au territoire de s'inscrire sur la trajectoire de sobriété foncière et de lutte contre l'étalement urbain fixée par la loi 2021-1104 dite « climat et résilience » ;*
- *d'étudier les impacts de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols, notamment le stockage de carbone et la gestion des eaux ;*
- *de renforcer la recherche de solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *de proposer des mesures de réduction des impacts ou à défaut de compensation, par exemple portant sur les pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation, telles que la création de boisements.*

L'Européenne : L'organisation du parc d'activités et le choix d'une optimisation verticale des bâtiments ainsi que l'usage systématique des toitures a permis une optimisation foncière unique et un ratio de surfaces de planchers/surface foncière de 67%, contrairement au ratio de 30 à 35% habituellement constaté. Cette optimisation foncière optimale remplie la performance de réserver une surface consacrée aux espaces verts de plus de 30% (32,8%) dont 1.000 arbres plantés sur le site et l'engagement de planter 1.000 arbres en périphérie. L'entretien des espaces verts sera non mécanisé car assuré par une dynamique d'éco pâturage. Il existe un projet d'implantation d'une bergerie sur le territoire en concordance avec cette dynamique de gestion des espaces verts et de mesure de la biodiversité. Cette démarche intégrera naturellement la dynamique de compensation collective agricole.

Ce volet a fait l'objet d'une présentation auprès du CSRPN avec un avis favorable. Le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) est une instance de spécialistes, placée auprès du Préfet de région et du Président du conseil régional, qui peut être consultée pour des questions relatives à la connaissance, la conservation et la gestion du patrimoine naturel régional.

Le CSRPN, Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, a rendu l'avis suivant sur notre projet (extrait) :
« Le pétitionnaire (L'Européenne) soucieux de son impact sur les sols, la biodiversité ordinaire et souhaitant que son installation soit exemplaire propose un aménagement permettant de restaurer un maillage écologique, créant des micro-habitats favorables à la faune et à la flore, utilisant la flore

régionale labélisée « végétal local » pour ses plantations, limitant la diversité des mélanges semés pour laisser une meilleure place à la colonisation spontanée qui sera orientée/sélectionnée par les pratiques de gestion différenciée (comme l'éco pâturage ou la fauche exportatrice) pour les espaces verts. …/…

Le CSRPN n'a pas de remarque particulière sur l'application de la séquence ERC (qualité des inventaires, identifications des enjeux, définition des mesures d'évitements et réalisation de mesures d'accompagnement). Il souligne la qualité de la présentation et les ambitions du projet. …/…

Le CSRPN souligne la qualité de l'inventaire ornithologique tant par la pression d'observation que par la très bonne utilisation des codes comportementaux conventionnels, rarement aussi bien présentée dans les demandes de dérogation. …/…

La création d'une zone tampon adossée à la haie préservée et au rideau boisé existant apparaît également comme une démarche de qualité qui permet de créer une transition écologique entre la ZNIEFF et les parcelles qui seront aménagées. …/…

Le CSRPN apprécie la démarche d'anticipation dans la réalisation des travaux écologiques, notamment des plantations (hiver 2023-2024) de manière à garantir la présence de milieux susceptibles d'être favorables pour la faune avant la phase de travaux qui devrait débuter au mois de juin 2024.
Compte tenu que lors de nos entretiens du 07 juillet 2023, les responsables de la SAS L'Européenne ont pris l'engagement :
- de réaliser les diverses mesures et suivis proposés dans son dossier,
- de transmette les suivis au CSRPN et les données dans les bases de données régionales (ClicNat, Digital),
- d'examiner la faisabilité des suggestions formulées par le CSRPN,

Le CSRPN émet un avis favorable à la demande présentée par la SAS L'Européenne pour la ZAC de Bosquel (Somme). **»**

Enfin, le volet environnemental de la programmation de ce parc d'activités constitue le socle de notre réflexion. Ce volet a conduit à un positionnement précis des bâtiments, des cheminements et des espaces verts animés et vivants. Ainsi, et à titre d'exemple, l'architecture du Parc d'activités offre dans le prolongement du bâtiment C, et compte tenu d'une réorganisation totale des quais, une zone noire de près de 5 hectares propice au développement d'une faune et d'une flore détachée de toute pollution visuel et sonore. Elle se situe fort logiquement en proximité de la Znieff voisine du parc d'activités.

Il est utile de rappeler que le projet présente une autonomie énergétique basée sur une production photovoltaïque et une distribution d'hydrogène vert comme indiqué dans le préambule introductif, mais une capacité à redistribuer cette énergie.

Un bilan carbone a été effectué sur les phases constructives et fonctionnement du projet en intégrant les déplacements des poids lourds (voir annexe). Ce bilan carbone tient compte des changements de sols. La mise en place des espaces végétalisés crée des puits de carbone sur une surface totale de 13,55 ha qui permet de capter environ 1.200 tCO2eq.

Grâce aux mesures prises sur ce projet, on peut estimer que les émissions de GES sur 50 ans ont été divisées par 4 au minimum par rapport à un projet « classique » : sans l'utilisation de véhicules hydrogènes, du chauffage par pompe à chaleur, du déblais/remblais sur site, de la mise en place des aménagements paysagers, du photovoltaïque, etc. (voir détail dans l'étude du bilan carbone en annexe).

Le site sera alimenté en électricité par les panneaux photovoltaïques présents sur les toits des bâtiments B et C. L'émission de GES est largement réduite en comparaison de la production d'électricité par des moyens conventionnels type centrale thermique. Ex : émission divisée par 10 par rapport à une centrale gaz.

La production d'hydrogène va servir pour les véhicules sur site et les poids-lourds. La production se fait par électrolyse de l'eau. L'électricité nécessaire sera apportée par les panneaux photovoltaïques ce qui divise par 5 les émissions de GES liées à la production de H2 comparé à l'utilisation d'électricité issus d'énergie fossile.

Le chauffage se fera de manière significative sur la partie bureaux des constructions, donc on réduit la surface à chauffer. De plus, le chauffage se fera par utilisation de pompe à chaleur géothermique, air/air ou air/eau. L'utilisation d'une PAC géothermique aurait un impact moindre par rapport aux deux autres proposées. Néanmoins, ces trois types de chauffages réduisent de façon importante l'émission de GES : 90 % d'émissions en moins par rapport au fioul et environ 70% en moins par rapport au gaz ce qui est important.

II.4.2 Paysage et patrimoine

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le terrain d'assiette du projet se situe en partie à l'intérieur du périmètre de protection des abords du château d'Essertaux, inscrit au titre des monuments historiques. Le projet sera visible depuis le château et son parc.

La chaussée Brunehaut (ancienne voie gallo-romaine) reliant Amiens à Beauvais franchit le site sur un peu moins d'un kilomètre. Elle sert actuellement de chemin de desserte agricole et de randonnée.

Le site se trouve dans un paysage sensible nécessitant de porter une attention particulière au traitement de la zone et de ses franges, d'autant qu'il est prévu un entrepôt de grande hauteur. Les plans des façades indiquent une hauteur de 20,79 mètres au faîtage pour le bâtiment A (avec les serres), de 23,50 mètres pour le bâtiment B et de 23 mètres pour le bâtiment C.

- Qualité de l'évaluation environnementale

L'état initial traite très sommairement le paysage pages 98-100 de l'étude d'impact de juillet 2022. Il ne s'appuie pas sur l'atlas des paysages de la Somme.

L'Européenne : La complétude du Permis de Construire développe et détaille plus encore le volet paysager de l'état initial. Aussi, la notice paysagère (PC-4) complétée s'appuie sur l'Atlas des paysages de la Somme pour la présentation des caractéristiques générales de l'entité paysagère du projet (extraits de la page 126 de l'Atlas des paysages de la Somme). L'analyse paysagère fine, réalisée dans le cadre du

projet, met en avant les spécificités du site du projet, telles que le relief ou encore les figures végétales observées (talus plantés, rideaux agricoles, boisements, bosquets et boqueteaux, arbres isolés, etc.).

L'analyse des impacts du projet sur le paysage est présentée pages 274-285 de l'étude d'impact de juillet 2022, avec plusieurs illustrations de l'opération dans son environnement.
Une vue depuis l'esplanade du château d'Essertaux est présentée page 282 de l'étude d'impact de juillet 2022.
Le projet paysager est présenté pages 283 et suivantes à l'appui de vues en plan par typologie d'aménagement : haies champêtres, bandes boisées, prairies ouvertes, bassins d'infiltration… L'étude ne qualifie pas les impacts résiduels et considère (page 284) que l'intégration paysagère est satisfaisante.

Par ailleurs, pour rappel, l'étude n'est pas cohérente avec l'étude paysagère dite « amendement Dupont » de la loi Barnier (voir II.2).

L'Européenne : Le volet relatif à la loi Barnier a déjà été abordé précédemment et en l'absence d'amendement Dupont, les règles établies par la loi Barnier sont respectées.

Le PLUi indique des distances à respecter conforme à la loi BARNIER, de 100m vis à vis de l'A16. L a RD. 920 n'étant pas une route classée, elle n'est pas concernée.

Une note d'analyse de la compatibilité du projet avec l'article L.111-6 du Code de l'Environnement (amendement DUPONT) a été ajoutée au dossier de demande d'autorisation environnementale.

Cette note précise que :

L'article L 111-6 du Code de l'urbanisme dispose : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ».

La question de l'application de cette disposition se pose concernant les parcelles situées à proximité de la RD 920 en entrée de la commune du Bosquel et de l'autoroute A16.

I - Sur les parcelles situées à proximité de la RD 920

Il convient de rappeler que l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme s'applique uniquement lorsque les voies proches du projet ont une qualification particulière : autoroutes, routes express et déviations ou route à grande circulation.

En l'espèce, la RD 920 n'entre dans aucune des catégories énoncées ci-dessus. Les Décrets n°2009-615 du 3 juin 2009 et n° 2010-578 du 31 mai 2010 fixant la liste des routes à grande circulation ne mentionne aucunement le classement de la RD 920 (Pièce annexe).

Pour rappel, le juge administratif doit rechercher si les dispositions de l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme sont applicables au litige qui lui est soumis, il doit s'assurer de la publication au journal officiel d'un acte classant la route concernée parmi les voies à grande circulation. En ce sens, le Conseil

d'Etat a énoncé : « . Considérant qu'il appartient au juge administratif de vérifier que les dispositions invoquées devant lui sont applicables au litige qui lui est soumis ; qu'à ce titre, pour l'application de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme, qui dépend notamment de l'existence d'un classement opéré par un acte publié au Journal officiel, il lui incombe de s'assurer, le cas échéant d'office, de l'existence d'un tel classement et d'en tirer les conséquences sur le litige dont il est saisi, après l'avoir soumis, s'agissant d'un acte dépourvu de caractère réglementaire, au débat contradictoire ; »[2]. En définitive une voie ne peut être considérée comme route à grande circulation si aucun classement préalable n'a été réalisé.

Si aucune des voies concernées n'entre dans les catégories mentionnées au sein de l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme, la juridiction administrative considère que l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme ne s'applique pas. La Cour administrative d'appel de MARSEILLE a notamment exposé : « Selon l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme : " En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. / Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. ". Il ne ressort pas des pièces du dossier que la route RD 986 serait classée en route express ou en route à grande circulation. L'acte attaqué ne méconnaît donc pas les dispositions précitées de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme »[3].

La jurisprudence administrative est constante, l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme s'applique uniquement pour certaines catégories de voies[4].

La RD 920 ne faisant partie d'aucune catégorie de voie mentionnée à l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme et n'étant notamment pas qualifiée de route à grande circulation, il apparaît qu'aucune obligation de recul ne saurait être imposée au pétitionnaire.

En complément, la direction des routes du Conseil Départemental de la Somme (Mr Machu) nous a confirmé la chose. A savoir que selon : « ci-joint la carte des routes à grande circulation issue du décret n°2010.578 du 31 mai 2010 et le décret notifiant la liste des routes pour le département qui figure dans les pages 150 à 152 de celui-ci, La RD 920 ne figure pas dans cette liste.

La définition des routes à grande circulation :
Les routes à grande circulation (RGC), définies à l'article L.110-3 du code de la route, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux, et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires ainsi que la desserte économique du territoire. Elles justifient, à ce titre, de règles particulières en matière de police de la circulation. Le décret du 03 juin 2009 fixe la liste des routes à grandes circulation (format pdf - 68.7 ko - 22/12/2020) . Il est modifié par les décrets N°2010-578 du 31 mai 2010 et N°2020-576 du 19 juin 2020.

[2] CE, 1er juin 2015, Commune de MAREIL LE GUYON, n°368335.
[3] CAA Marseille, 25 février 2019, n°18MA04400.
[4] CAA Bordeaux, 6 février 2007, n°04BX00167 ; CAA Nancy, 13 décembre 2001, n°99NC00413.

Le décret 2020-576 de juin ne concerne pas le Département de la Somme.

Article L110-3 du code de la voirie routière Version en vigueur du 01 juin 2001 au 17 août 2004
Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont des routes qui assurent la continuité d'un itinéraire à fort trafic, justifiant des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret.

Le texte sur la loi Barnier : Article L111-1-4

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

La RD 920 n'est ni une route à grande circulation ni une déviation, dans ces conditions, il me semble qu'une révision de l'avis de la DDTM s'impose. »

II- Sur l'autoroute

En substance, l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme établit une marge de recul le long des axes de circulation entrant dans son champ d'application. Elle interdit tant les « constructions » que les « installations », qu'elles soient temporaires ou permanentes.

La question se pose donc de savoir si la création des voies édifiées par le pétitionnaire sont soumises aux prescriptions posées par l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme.

Il convient de rappeler que le Code de l'urbanisme envisage différentes opérations Ces dernières peuvent être scindées en trois catégories :
- les opérations de constructions
- les opérations de démolitions
-les opérations de travaux, d'installations et d'aménagements affectant l'utilisation du sol Cette dernière catégorie présente un caractère hétérogène, elle regroupe des opérations et d'utilisations du sol très variées.
L'article R 421-18 du Code de l'urbanisme dispose : « Les travaux, installations et aménagements autres que ceux exécutés sur constructions existantes sont dispensés de toute formalité au titre du code de l'urbanisme ».
Il pourrait être considéré que les voies devant être créées sont dispensées de toutes formalités et notamment du dépôt d'un permis d'aménager, le secteur devant accueillir lesdites voies étant dépourvu de toute spécificité.

Cela ressort des termes d'une réponse ministérielle en date du 16 novembre 2010, portant référence n°82277, au sein de laquelle le ministère de l'intérieur et de l'Outre a indiqué : En application des articles R.121-19 j) et R. 421-23 e) du code l'urbanisme, les créations d'aires de stationnement ouvertes au public contenant au moins 50 unités sont soumises a permis d'aménager et, lorsqu'elles sont susceptibles de contenir de 10 à 49 unités, à déclaration préalable de travaux. Sont dispensés de ces

formalités les travaux de réaménagement d'une aire publique de stationnement existante, dès lors qu'ils ne relèvent pas d'une autorisation d'urbanisme et qu'ils n'ont pas pour effet d'en modifier substantiellement les caractéristiques et/ou d'augmenter le nombre d'unités préexistantes. Conformément à l'article R. 421-3 du code de l'urbanisme, sont également dispensés de toutes formalités au titre du code de l'urbanisme les ouvrages d'infrastructure terrestre et, à ce titre, les travaux de création d'emplacements de stationnement accessoires au domaine public routier. Toutefois, dans les secteurs sauvegardés au titre de l'article L. 313-1 et suivants du code de l'urbanisme, la création d'une voie ou les travaux ayant pour effet de modifier les caractéristiques d'une voie existante doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager selon l'article R. 421-21 du code de l'urbanisme.

Par conséquent, il pourrait être possible de considérer que les voies en cause constituent des « constructions » ou « installations » non soumises à autorisations et donc n'entrant pas dans le champ d'application de l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme.

En tout état de cause, l'Européenne, Maitre d'Ouvrage, a fait le choix de modifier le positionnement des voiries de dessertes internes au site afin de figurer en dehors du champ des 100 m de l'axe de l'Autoroute A16 ainsi que le positionnement des bâtiments et bureaux du bâtiment B. Les plans ont donc été modifiés en ce sens.

- <u>Prise en compte du paysage et du patrimoine</u>

L'étude d'impact comprend plusieurs mesures visant à éviter ou à réduire l'impact du projet sur le paysage, avec par exemple une démarche portant sur le choix d'un emplacement de moindre impact paysager (mesure n°1), ou encore une action visant la mise en valeur des paysages (mesure n°31). La mesure n°32 a aussi pour but d'assurer la pérennité des aménagements paysagers.

Toutefois, la réduction de l'impact notable du projet visible depuis le château d'Essertaux, notamment l'atteinte à la perspective axiale qui traverse le parc du château, avec par exemple des aménagements paysagers spécifiques, n'est pas examinée.
Aucun aménagement ni aucune adaptation du projet visant à protéger ou à conserver le tracé de la chaussée Brunehaut ne sont présentés.

L'autorité environnementale recommande d'étudier la réduction des incidences du projet sur la perspective axiale traversant le parc du château d'Essertaux, ainsi que sur la chaussée Brunehaut.

L'Européenne : L'incidence du projet sur la perspective axiale traversant le parc du château d'Essertaux a été traitée conjointement entre le porteur de projet, le propriétaire du château d'Essertaux et l'Architecte des Batiments de France (DRAC). La solution retenue est celle d'une intervention, non pas aux abords immédiats du projet ou au sein du périmètre de ce dernier, mais sur le foncier du château. Elle a fait l'objet d'un travail de recomposition de la perspective de l'esplanade du château (aujourd'hui déstructurée) par la replantation d'arbres de haute-tige, afin d'orienter le regard sur une portion de territoire moins concernée par le projet bâti. A noter également que la ligne d'horizon lointaine est préservée.

NB : ce travail mené en juin 2022 n'a pas été joint au dossier de demande de Permis de Construire, car situé en dehors du périmètre du projet. Le document est disponible en annexe du présent mémoire en réponse, ainsi que l'avis favorable de l'ABF datant d'août 2022.

La chaussée Brunehaut, dont le tracé a été lourdement impacté par le projet de l'autoroute A16 et l'échangeur de la sortie d'Essertaux, fait l'objet d'un dévoiement. Le nouveau tracé prévoit de longer la RD 920 et de passer par le village du Bosquel, valorisant ainsi le patrimoine communal.

Son emprise de 3.00 mètres permet à la fois la déambulation piétonne, de même que la circulation cyclable.

Son implantation en haut de talus de la RD 920 met l'usager à distance et en sécurité des flux carrossables.

En outre, la traversée de la RD 920, jusqu'à présent dangereuse car peu lisible, est sécurisée par la réalisation du giratoire créé à l'occasion du projet l'Européenne et cofinancé par l'Européenne.

Le tracé du dévoiement est présenté en annexe du présent mémoire en réponse.

II.4.3 Milieux naturels et biodiversité, dont Natura 2000

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'implantera sur un terrain agricole de monoculture intensive.
Une mare non intégrée au projet se trouve au nord-ouest du site (parcelle ZC13), ainsi qu'une forêt au nord.
La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I n°220320029 « Larris de la vallée de Méquignon à Essertaux » se trouve dans les emprises nord du site

Dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet, on recense cinq sites Natura 2000. Le plus proche à dix kilomètres est la zone spéciale de conservation FR2200362 « Réseau de coteaux et vallée du bassin de la Selle ».

L'autoroute A16 proche génère une coupure des continuités écologiques, qui sont rétablies au niveau des passages faune. Un de ces ponts, qui constitue un corridor écologique emprunté par la faune au nord de la zone du projet, débouche à environ 100 mètres du bâtiment C et à 50 mètres du parking le plus proche. Il s'agit d'un passage sous l'autoroute. Les nuisances générées par l'activité du site (bruit, lumière, odeurs et mouvements) pourraient gêner la faune l'empruntant.

- Qualité de l'évaluation environnementale

Un diagnostic écologique est joint en annexe 6 aux deux dossiers.
Il comprend une analyse de la bibliographie, ainsi que des inventaires de terrains réalisés en août, septembre, décembre 2021 et janvier 2022 pour l'avifaune, le 30 septembre 2021 pour les chauves-souris, le 22 novembre 2021 pour la flore et le 19 novembre 2021 pour la caractérisation de zones humides (annexe 6 page 30 et dossier de dérogation page 40).
L'annexe 6 précise page 72 que des inventaires complémentaires sont prévus jusque juillet 2022. Les résultats de ces inventaires devraient être joints aux présents dossiers soumis à l'avis de l'autorité environnementale.
En effet, le dossier d'autorisation environnementale comprend une demande de dérogation au titre des espèces protégées. Celle-ci se base sur les inventaires réalisés pour la ZAC et les premiers résultats

du diagnostic de 2021 et 2022.

Les inventaires de 2021-2022 présentés couvrent un cycle biologique incomplet et des périodes peu favorables pour caractériser les enjeux.
Ainsi, concernant les oiseaux, les espèces nicheuses n'ont pas été inventoriées, la période de reproduction s'étendant du 1er avril au 31 juillet. On ne peut donc pas être certain que l'ensemble des enjeux ont été identifiés et que la séquence d'évitement des incidences négatives notables est adaptée.
Les amphibiens n'ont pas été spécifiquement recherchés mais notés lors des passages. Le diagnostic écologique signale ainsi la présence d'amphibiens dont la Grenouille rousse.
Concernant la flore, une visite de terrain a eu lieu en novembre 2021, ce qui est également tardif dans la saison et peu propice à la réalisation d'un inventaire complet.

L'étude de caractérisation de zone humide réalisée conclut à l'absence de sol humide sur le critère pédologique (annexe 6 page 89). Le dossier de dérogation (page 51) précise que les espèces de flore caractéristiques de zones humides observées sont en faible proportion et/ou localisées en dehors de l'emprise du projet. Il conviendrait de conclure sur le critère floristique.

L'autorité environnementale recommande de compléter les inventaires faunistiques et floristiques, en réalisant des prospections aux périodes les plus propices pour caractériser les enjeux.

L'inventaire faune flore a bien été effectué sur cycle annuel complet (document en annexe).

Le tableau suivant reprend l'ensemble des dates de prospection sur le site.

Passage	Taxon étudié	Date
1	AVIFAUNE	31/08/2021
2	AVIFAUNE	15/09/2021
3	CHAUVES-SOURIS	30/09/2021
4	ZONE HUMIDE	19/11/2021
5	FLORE	22/11/2021
6	AVIFAUNE	14/12/2021
7	AVIFAUNE	12/01/2022
8	AVIFAUNE	30/03/2022
9	FLORE	08/04/2022
10	CHIROPTERES	13/04/2022
11	AVIFAUNE	20/04/2022
12	AVIFAUNE	03/05/2022
Passage	Taxon étudié	Date
13	AVIFAUNE	01/06/2022
14	CHIROPTÈRES	01/06/2022
15	CHIROPTÈRES	05/07/2022
16	AVIFAUNE	05/07/2022
17	FLORE	07/07/2022
18	AVIFAUNE	13/07/2022
19	AVIFAUNE	20/07/2022
20	CHIROPTÈRES	28/09/2022

Le projet, précisant les délimitations des éléments en voisinage du site, a nécessité aussi une Dérogation Espèce Protégée qui a été présenté au CSRPN, Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, le 23 aout 2023. Le courrier de notification du CSRPN se trouve en annexe. Les conclusions de ce courrier se trouvent ci-après :

> Le CSRPN apprécie la démarche d'anticipation dans la réalisation des travaux écologiques, notamment des plantations (hiver 2023-2024) de manière à garantir la présence de milieux susceptibles d'être favorables pour la faune avant la phase de travaux qui devrait débuter au mois de juin 2024.
>
> Compte tenu que lors de nos entretiens du 07 juillet 2023, les responsables de la SAS L'Européenne ont pris l'engagement :
> - de réaliser les diverses mesures et suivis proposés dans son dossier,
> - de transmette les suivis au CSRPN et les données dans les bases de données régionales (ClicNat, Digital),
> - d'examiner la faisabilité des suggestions formulées par le CSRPN,
>
> le CSRPN émet un **avis favorable** à la demande présentée par la SAS L'Européenne pour la ZAC de Bosquel (Somme).
>
> *Avis CSRPN 2023 ESP45 2/3*

- Prise en compte des milieux naturels et de la biodiversité

Concernant la flore, le dossier de dérogation (pages 48 et suivantes) indique l'absence de flore protégée ou menacée. En revanche, une espèce exotique envahissante a été observée, la Renouée du Japon. Concernant les habitats naturels, aucun habitat d'intérêt n'est relevé.
L'impact brut est qualifié de faible pour la flore et les habitats naturels (page 105 du dossier de dérogation). Ce sera à confirmer pour la flore au vu des inventaires complémentaires à réaliser aux périodes propices d'observation.

L'espace tampon[13] constitué de plusieurs éléments semi-naturels dont la plantation de haies et d'arbres, devrait participer à la réduction des nuisances du bâtiment C et du parking proche du corridor écologique empruntant le passage sous l'autoroute A16.

Concernant les amphibiens et reptiles, ainsi que les chauves-souris, l'impact est jugé faible, alors que certaines espèces y ont été observées (page 105 du dossier de dérogation).
La mare non intégrée au projet se trouvera enclavée entre la future zone tampon et la ZNIEFF de type I, ce qui ne devrait pas perturber les éventuelles migrations saisonnières entre le boisement et la mare. De plus, l'aménagement d'une seconde mare à amphibiens est prévu à 150 mètres de l'actuelle dans l'espace tampon.
Le bassin d'infiltration des eaux pluviales (parcelle ZC44) est relié à la ZNIEFF de type I et au bois des Marquemonts par un corridor boisé d'une largeur supérieure de 40 mètres, qui pourrait être suffisant pour accueillir les migrations amphibiennes.

Concernant les autres espèces, des impacts sont attendus pour un mammifère (Hérisson d'Europe) et treize oiseaux nicheurs des milieux boisés (mésanges, bruants…), du fait des travaux et de la destruction d'un bosquet qui a des fonctions d'habitats de reproduction ou de repos d'espèces protégées d'oiseaux.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont présentées pages 106 et suivantes du dossier de dérogation. En l'absence d'inventaire complet, l'autorité environnementale ne peut être assurée de leur suffisance.

L'étude des incidences Natura 2000 est présentée pages 239 et suivantes de l'étude d'impact de juillet 2022.
Elle porte sur l'ensemble des sites présents dans un rayon de 20 kilomètres. L'analyse est basée sur les aires d'évaluations spécifiques[14] des espèces.

Elle conclut à l'absence d'incidence significative sur les habitats naturels et les espèces des sites situés dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet.
L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

13 Zone de transition entre un projet et un site naturel visant à protéger ce dernier

14 Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.

II.4.4 Ressource en eau et assainissement

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le périmètre d'étude se situe sur la masse d'eau souterraine FRHG012 « Craie de la moyenne vallée de la Somme ».
Un captage d'eau potable se situe à environ 600 mètres au sud du site.

Le projet est situé en aval d'un bassin versant externe de 762 hectares, et intercepte deux axes de ruissellement qui traversent le site, ce qui peut représenter un risque pour le phénomène d'inondation par ruissellement.

Le projet nécessitera l'apport d'eau potable, pour les besoins des salariés, l'entretien des locaux et les installations de lutte contre l'incendie.

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'eau

Le projet imperméabilisera près de 30 hectares (17,3 hectares pour les trois bâtiments ainsi que 11,9 hectares pour les accès, voiries, aires de stationnement et dépendances), nécessitera une gestion adaptée des eaux pluviales en raison de la dynamique de l'apport lors des épisodes pluvieux et de la probable pollution des eaux superficielles issues des voiries.

Le parc produira des eaux usées nécessitant un traitement avant rejet.

L'étude d'impact fait état d'une bonne perméabilité du sol du site (16 tests de perméabilité) et de la surface d'infiltration importante du projet. Elle mentionne également le niveau de la nappe phréatique (à une profondeur entre 46 et 66 mètres par rapport à la surface du sol actuel) déterminé avec les mesures piézométriques réalisées sur trois forages existants.

Ressource en eau
Le dossier précise que le parc sera raccordé au réseau public de distribution d'eau potable, avec une consommation journalière estimée à 58 m³ par jour.

Eaux usées
Les eaux usées domestiques (eaux sanitaires, entretien des locaux) et industrielles seront traitées par un

système d'assainissement autonome (station d'une capacité de 540 EH[15] pour un dimensionnement de 488 EH présenté dans l'annexe note technique) soit une charge de 32,4 kg de DBO5 par jour.

- Évaluation des incidences Natura 2000

Les eaux usées traitées rejoindront ensuite les eaux pluviales dans un bassin d'infiltration.

Eaux pluviales

Le procédé de gestion des eaux pluviales de chaque bâtiment sera identique, et il n'y aura pas de rejet dans le milieu naturel hors emprises du projet.
Les eaux pluviales de voiries, des espaces verts et d'extinction d'incendie seront orientées et tamponnées dans un bassin étanche, puis traitées par un séparateur d'hydrocarbures pour être dans un bassin d'infiltration.

15 Équivalent-Habitant : unité de mesure permettant d'évaluer la capacité d'une station de traitement des eaux usées rejetées

Les bassins sont dimensionnés pages 191 et suivantes de l'étude d'impact, avec pour hypothèses une pluie d'occurrence vicennale (station météorologique de Beauvais période 1969-2012) et un débit de fuite maximal admissible de trois litres par seconde et par hectare. Il est indiqué que l'orage d'occurrence centennale pourra être retenu dans les bassins d'infiltration surdimensionnés en conséquence.
Les données de la station de Beauvais pourraient être obsolètes, et donc nécessiter une revue pour les ajuster aux évolutions constatées et liées au changement climatique.
Par ailleurs, les eaux pluviales de toiture seront directement dirigées vers les mêmes bassins d'infiltration commun aux eaux pluviales, or, elles pourront être polluées et nécessiter un traitement avant rejet dans le milieu naturel.
Le suivi de l'impact de ces rejets par infiltration sur le milieu récepteur, et donc sur la qualité de la nappe n'est pas présentée. Par ailleurs, au vu de la proximité du captage d'eau potable, un avis d'un hydrogéologue agréé serait utile.

L'autorité environnementale recommande de :

- *recueillir pour le dimensionnement des ouvrages, des données météorologiques de la station de Beauvais prenant en compte les plus récents effets du changement climatique sur la pluviométrie ;*
- *prendre en compte dans le schéma d'organisation des effluents, la gestion de l'ensemble des eaux d'extinction d'incendie, y compris celles des toitures et celles des produits stockés ;*
- *compléter l'étude d'impact par un avis d'hydrogéologue agréé portant sur l'infiltration des eaux du parc logistique, et de prévoir la mise en place d'un dispositif de suivi de la qualité de la nappe par piézomètres aval et amont par exemple, en raison du volume notable d'eau infiltrée dans le sol.*

L'Européenne : Les données météo ont été actualisées dans tous les calculs de la note de gestion des eaux pluviales. La courbe enveloppe des pluies a été calculée sur la base des coefficients de Montana de la station météorologique de Beauvais (60) pour une pluie de retour de 30 ans (période de relevés 1982-2018).

	a	b
6 min à 2 h	7,744	0,651
2 h à 24 h	18,409	0,847

En phase travaux, la mesure n°13 « lutte contre la pollution lors des travaux » et la mesure n°21 « dispositif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier » vise à assurer durant la gestion des eaux pluviales ainsi que la préservation de la ressource en eau.

Axe de ruissellement

L'étude d'impact (pages 225 et suivantes) précise que le projet ne fera pas entrave au ruissellement des eaux, toutefois un fossé sera mis en place afin de maintenir le chemin d'écoulement naturel.

Une vue en plan présentant les écoulements avant et après le projet serait la bienvenue pour exposer la relation entre les axes de ruissellement et les aménagements envisagés, et confirmer l'absence d'incidence.

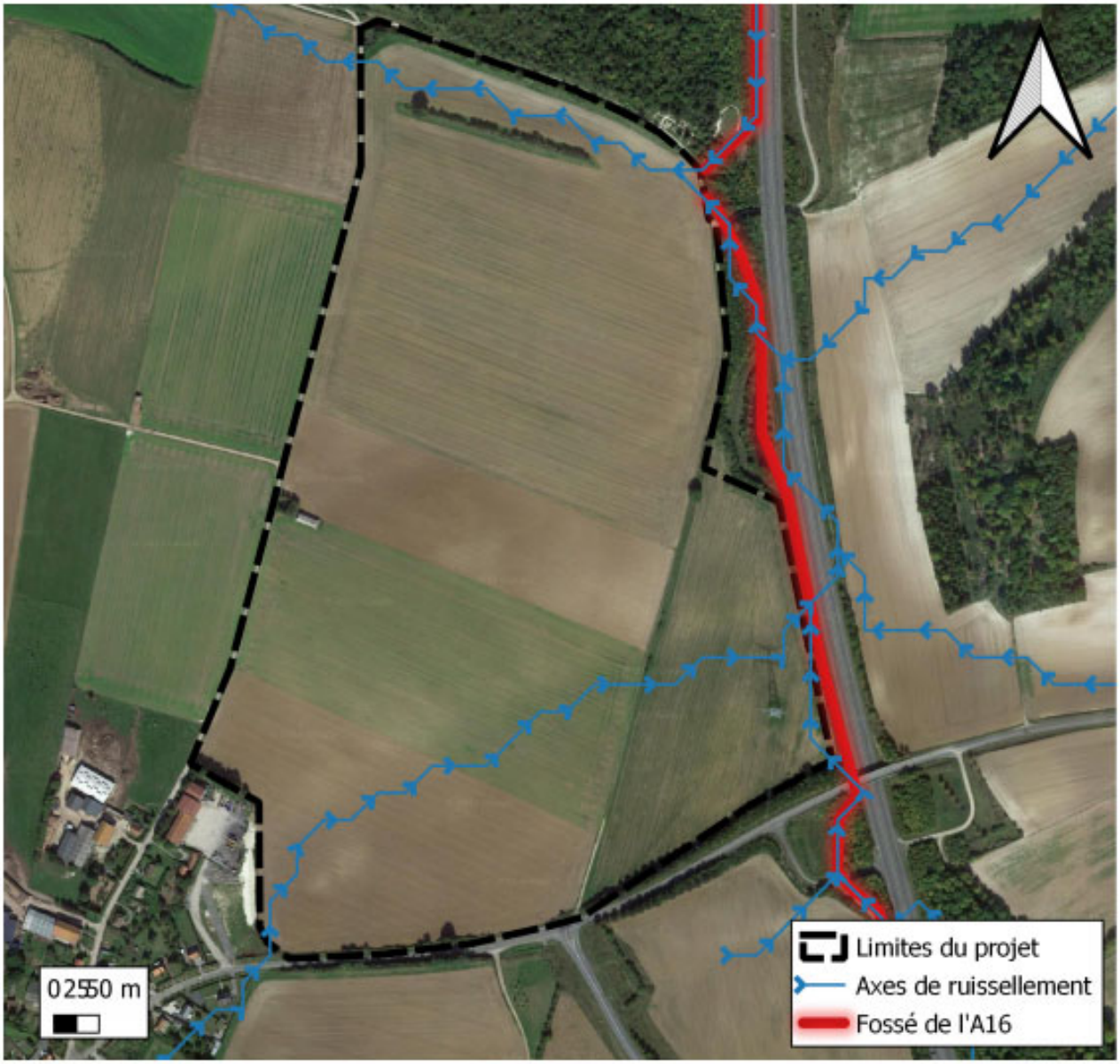
L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une vue en plan précisant les écoulements et ruissellement naturels avant et après le projet garantissant l'absence d'impact.

L'Européenne : La note de calcul se trouve en annexe du dossier.
Les éléments de réponse se trouvent dans la partie I7 de cette dernière.

Un paragraphe « Gestion des eaux de ruissellement du bassin versant externe » a été ajouté à l'étude d'impact (chapitre 5.2.5) qui précise que le site du projet est dominé par un important bassin versant d'environ 762 ha (voir figure page 259). Ce bassin-versant est constitué de champs cultivés et se prolonge jusqu'au point culminant à 150 m NGF. Nous pouvons noter la présence de quelques rideaux au niveau de ces parcelles agricoles.

Cependant, l'ensemble de ce bassin-versant est traversé par un talweg qui draine les eaux de ruissellement de la partie agricole. L'autoroute A16 aurait pu jouer un rôle de barrière hydraulique. La présence de plusieurs buses (de diamètres 1500 et 600 mm) sous cette dernière ainsi que d'un fossé sur son emprise (et donc hors projet) dirige les flux d'eau du versant agricole.

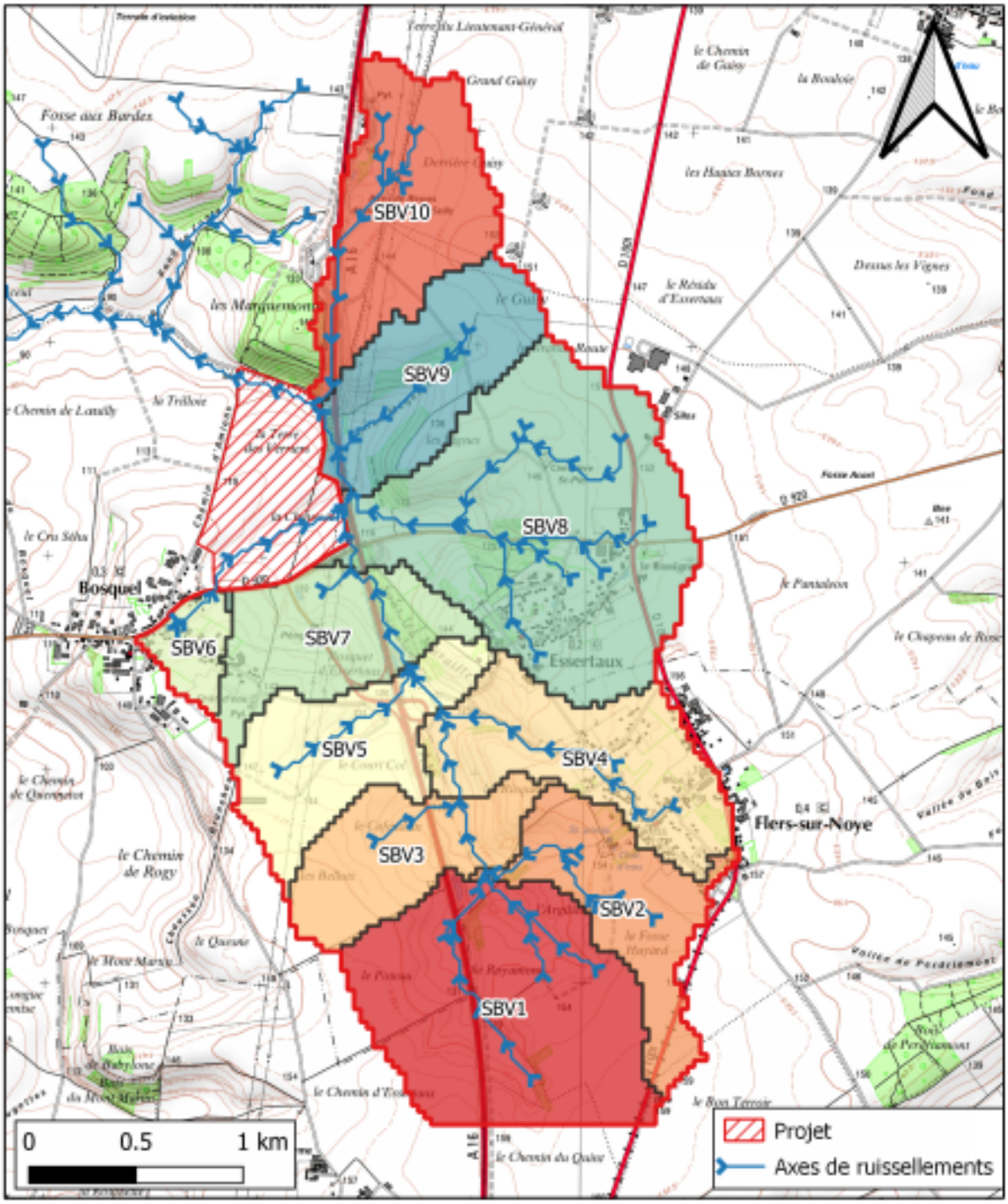
Les cartes des écoulements et ruissellement naturels avant et après le projet garantissant l'absence d'impact se trouvent ci-après.



Fossé autoroutier – Source ARTEMIA EAU

La partie Nord du projet se situe dans l'axe de ce fond de talweg. Les risques hydrauliques à ce niveau du projet sont donc élevés. De par ces données, le site du projet est susceptible de recevoir les eaux de ruissellement du bassin-versant amont agricole.

Le bassin-versant a été découpé en dix sous-bassins-versant notés SBV1 à SBV10.



Bassin versant amont avant-projet – Source ARTEMIA EAU

Découpage des sous-bassins versants – Source ARTEMIA EAU

Caractéristiques des sous-bassins versants

Les tableaux ci-dessous indiquent les différentes caractéristiques pour chaque sous-bassin-versant.

Sous-bassin-versant	SBV1	SBV2	SBV3	SBV4	SBV5
Emprise (ha)	130,4	58,15	53,21	62,20	75,14
Différence d'altitude	30	28	29	36	43
Longueur de talweg	147	1220	1110	1012	1618
Pente suivant L (m/m)	0,020	0,023	0,026	0,036	0,027

Caractéristiques des sous-bassins versants 1 à 5 – Source ARTEMIA EAU

Sous-bassin-versant	SBV6	SBV7	SBV8	SBV9	SBV10
Emprise (ha)	14,87	58,17	170,18	63,41	76,87
Différence d'altitude	10	31	45	45	47
Longueur de talweg	520	1147	1770	1089	1602
Pente suivant L (m/m)	0,019	0,027	0,025	0,041	0,029

Caractéristiques des sous-bassins versants 6 à 10 – Source ARTEMIA EAU

Dimensionnement du volume de ruissellement lié aux sous-bassins versants

Le bassin-versant amont a été découpé en plusieurs sous-bassin-versants (10 au total) afin de leur attribuer un coefficient de risque d'après la méthode Dérancourt. Ce coefficient de risque a été calculé en prenant en considération plusieurs paramètres à savoir le substrat, le couvert végétal et la pente des différents sous-bassins-versants et les caractéristiques pluviométriques. Il est à noter que plus le coefficient sera élevé, plus les volumes d'eau de ruissellement seront importants.

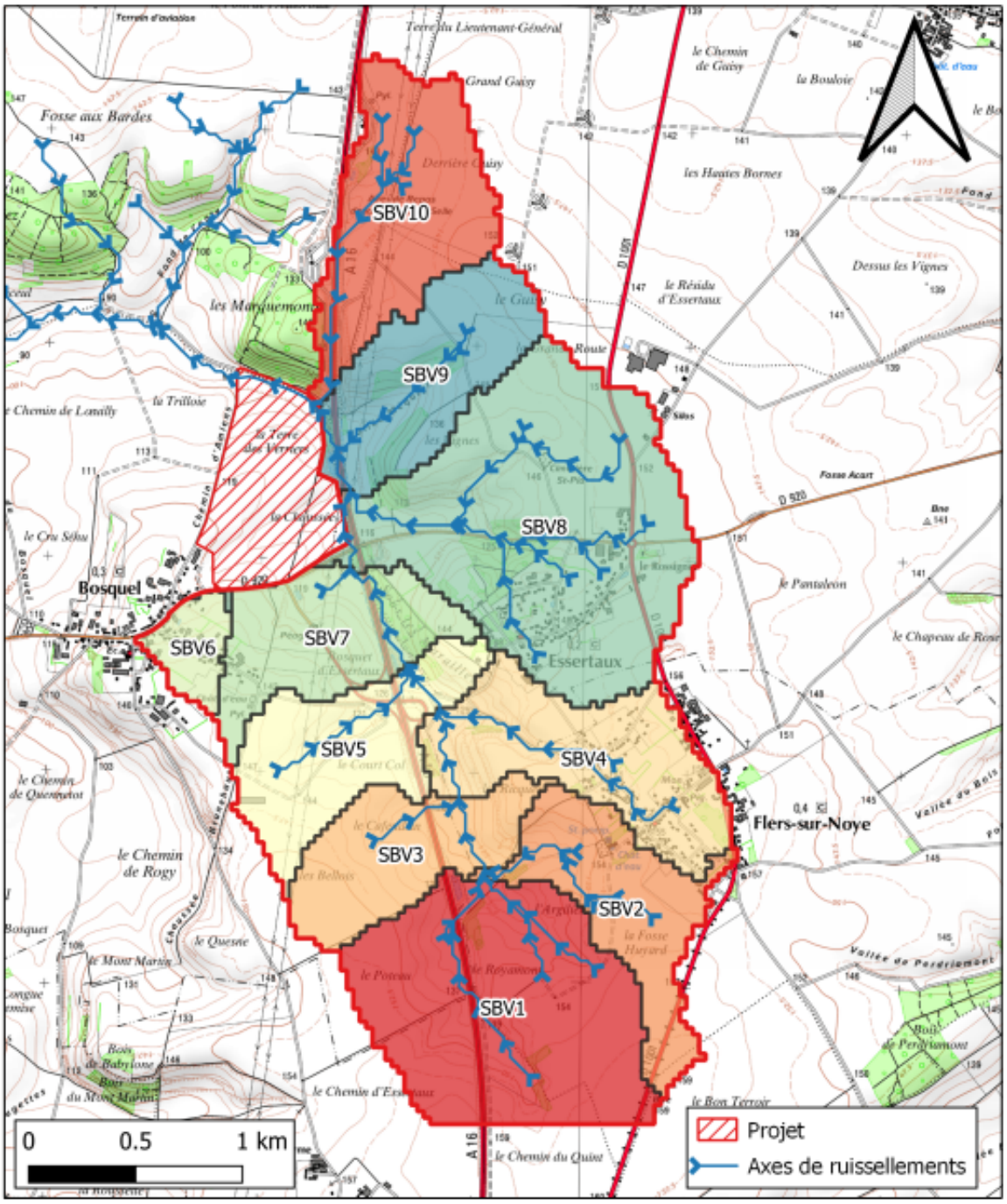
Le tableau ci-dessous reprend les résultats de l'ensemble de la démarche détaillée précédemment pour les dix sous-bassins-versants composant le bassin-versant amont du projet. L'ensemble des feuilles de calculs pour chacun des sous-bassin-versants est disponible dans la note d'Artemia Eau en annexe de la présente étude.

Sous-bassin-versant	Surface m2	Surface Ha	Longueur maximum du talweg (m)	Différence de pente	Pente suivant L (m/m)	Temps de concentration (min)	Hauteur de pluie (mm)	Intensité (mm/h)	Intensité (m/s)	Coefficient de ruissellement	Débit de pointe (m3/s)	Volume résultant (m3)
SBV 1	1302441,18	130,24	1475,00	30	0,020	47,22	22,54	28,63	7,95E-06	0,16	1,66	4695,42
SBV2	581546,86	58,15	1220,00	28	0,023	32,22	19,63	36,55	1,02E-05	0,16	0,94	1826,28
SBV 3	532108,33	53,21	1110,00	29	0,026	28,45	18,77	39,58	1,10E-05	0,24	1,40	2396,72
SBV 4	621986,17	62,20	1012,00	36	0,036	25,24	17,98	42,73	1,19E-05	0,24	1,77	2683,26
SBV 5	751417,56	75,14	1618,00	43	0,027	35,57	20,35	34,32	9,53E-06	0,24	1,72	3669,21
SBV 6	148701,76	14,87	520,00	10	0,019	17,28	15,68	54,43	1,51E-05	0,24	0,54	559,45
SBV 7	581716,44	58,17	1147,00	31	0,027	29,13	18,93	38,99	1,08E-05	0,24	1,51	2642,80
SBV 8	1701843,08	170,18	1770,00	45	0,025	48,67	22,78	28,09	7,80E-06	0,16	2,12	6204,42
SBV 9	634123,52	63,41	1089,00	45	0,041	24,24	17,72	43,84	1,22E-05	0,24	1,85	2695,49
SBV 10	768729,63	76,87	1602,00	47	0,029	34,03	20,02	35,30	9,81E-06	0,16	1,21	2462,52
Total	7624614,53	762,46									14,73	29835,56

Synthèse des débits de pointe et volume de ruissellement des sous bassins versants – Source ARTEMIA

Le débit de pointe attendu au niveau du projet est de 14,73 m3/s.

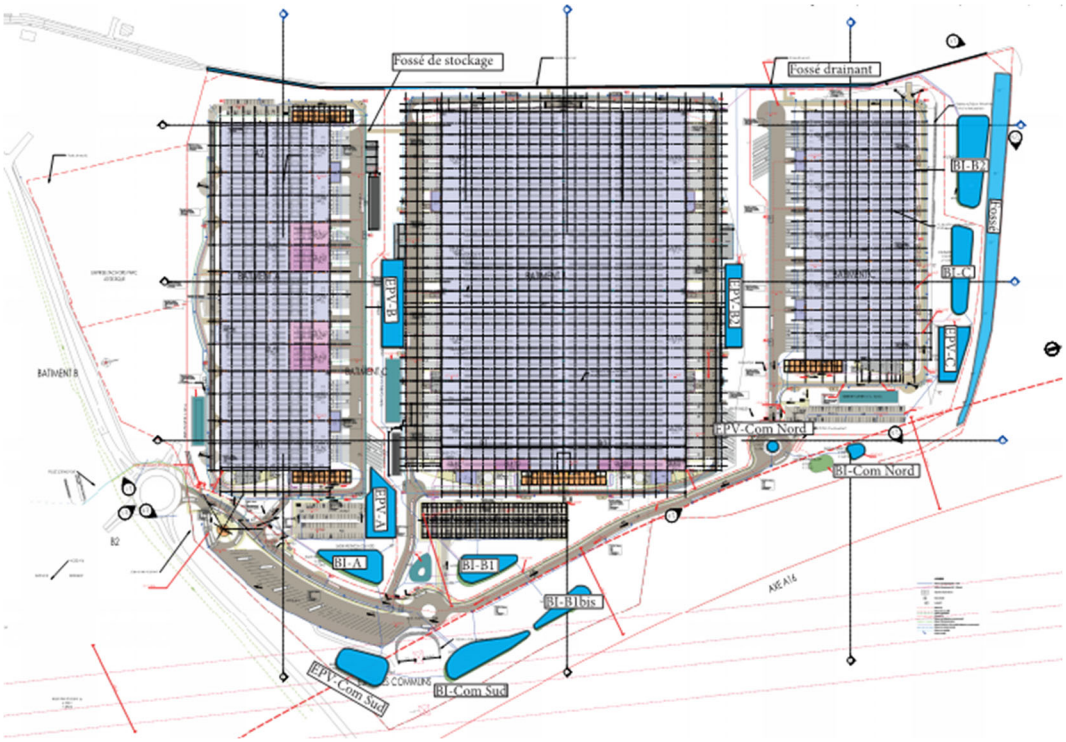
Les eaux de ruissellement n'interfèrent pas avec les bâtiments du projet, elles ne font que traverser la partie basse du site et ruisseler jusqu'à la Selle.



Bassin versant amont après projet – Source ARTEMIA EAU

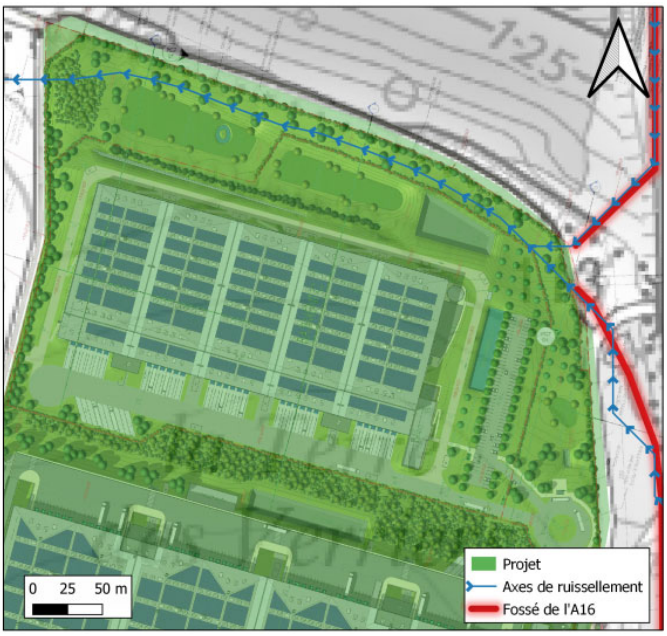
De ce fait, les eaux provenant du bassin-versant amont ne seront pas directement gérées sur le site. Un fossé sera mis en place afin de maintenir le chemin d'écoulement naturel de ces eaux.

L'emplacement de ce fossé est indiqué sur la figure ci-dessous :



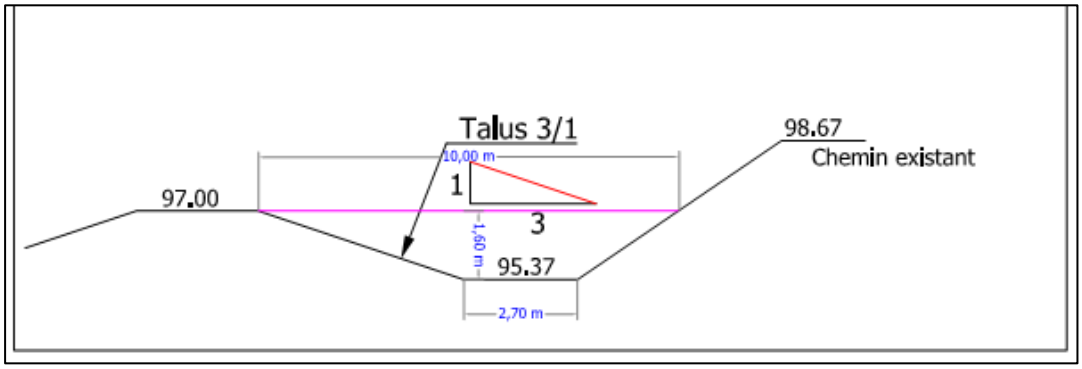
Positionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales – Source ARTEMIA EAU

La Figure suivante montre le passage de l'axe de ruissellement au niveau du projet et permet de montrer que ce dernier est canalisé par le fossé mis en place.



Axes de ruissellement au droit du projet – Source ARTEMIA EAU

Une coupe de ce fossé est présentée ci-dessous :



Le débit de pointe du bassin-versant pour une pluie de temps de retour 10 ans est de 14,73 m3/s, le fossé doit donc être suffisamment dimensionné afin de pouvoir drainer ce débit.

La note de calcul d'Artémia Eau en annexe de la présente étude permet de vérifier que le fossé est capable de drainer un débit de 19,75 m3/s, soit plus que le débit de pointe du bassin-versant pour une pluie temps de retour 10 ans, le fossé est donc bien dimensionné.

Comme détaillé, l'axe de ruissellement n'interfère pas avec les bâtiments et bassins du projet. Cependant, en cas de coulée de boue exceptionnelle, le fossé peut monter en charge, voire déborder dans les bassins adjacents à celui-ci. Les bassins au bord du fossé peuvent donc être considérés comme une zone d'expansion de crue en cas d'événements exceptionnels.

II.4.5 Risques technologiques

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le parc logistique qui accueillera sur site 1 104 personnes par jour. Il sera soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, en raison de sa surface d'entreposage et du stockage des alcools et solides inflammables.

La mairie de Bosquel est l'établissement recevant du public (ERP) le plus proche à 700 mètres, et l'école élémentaire, l'établissement sensible le plus proche, à la même distance.
Les premières habitations sont situées rue d'Amiens, à une centaine de mètres du parc logistique.

- Qualité de l'évaluation environnementale

L'étude de dangers présente les accidents d'origine interne ou externe susceptibles de se produire, et décrit la nature de l'extension de leurs conséquences.

Sur ce type d'établissement, l'étude indique que la quasi-totalité des accidents sont des incendies du fait

du stockage de matières combustibles et l'explosion de la chaufferie. Ces deux phénomènes sont retenus pour l'analyse détaillée des risques.
La dispersion des fumées et l'écoulement des eaux d'extinction polluées après un incendie sont également retenus.

Pour le risque incendie, les flux thermiques[16] ont été calculés selon la méthode FLUMilog.
Les résultats des modélisations visant à déterminer les distances de perception des flux thermiques, sont présentés au chapitre 7.2 de l'étude de dangers, pour les trois bâtiments du parc logistique.
L'étude de dangers indique que les représentations des flux thermiques présentées permettent de constater que, quelle que soit la cellule étudiée et quelle que soit la typologie de produits stockés, en cas d'incendie d'une cellule de stockage, les flux thermiques de 5 et 8 kW/m² ne sortent pas des limites de propriété.

En revanche le flux de 3 kW/m² sort de 5 mètres hors des limites de propriétés à l'ouest du site pour le bâtiment A et impacte 250 m², pour le bâtiment B (rez-de-chaussée) de 15 mètres hors des limites de propriétés et impacte 1 000 m², pour le bâtiment B (1er niveau) sort de 10 mètres hors des limites de propriétés et impacte 600 m², et pour le bâtiment C sort de 30 mètres hors des limites de propriétés et impacte 2 100 m².
Le dossier indique que les terrains concernés par ces flux sont non aménagés et peu fréquentés.

Concernant l'explosion d'une chaudière, il s'agit d'effets de surpression avec des seuils d'effets[17] sur l'homme et sur les structures.
L'étude de dangers (pages 91-92) présentent les zones des effets irréversibles (SEI), les zones des premiers effets létaux (SEL), et les zones des effets de bris de vitre, dont aucun ne sort des limites de propriété.
En revanche les seuils des dégâts légers et graves aux structures impactent les locaux mitoyens étant entendu que le seuil des effets dominos[18] sur les structures n'est pas atteint, et qu'en la circonstance, les effets dominos seraient vraisemblablement une inflammation de matières combustibles dans les cellules de stockage, étudiée par ailleurs.

16 Flux thermique de 8 kW/m² pour le seuil des effets domino correspondant au seuil de dégâts graves sur les structures, 5 kW/m² pour le seuil des effets létaux délimitant la zone des dangers graves pour la vie humaine, 3 kW/m² pour le seuil des effets irréversibles délimitant la zone des dangers significatifs pour la vie humaine.
17 Par exemple un rayonnement reçu de 50 mbar a pour conséquences des effets irréversibles correspondant à la zone des dangers significatifs pour la vie humaine, et le rayonnement de 140 mbar des dégâts graves sur les structures.
18 200 mbar

La rétention des eaux polluées d'extinction d'incendie sont dimensionnées pages 187-198.

- <u>Prise en compte des risques</u>

En fonction des situations de dangers, des causes et des conséquences recensées, les mesures de maîtrise des risques à mettre en place ont été définies.
Il s'agit par exemple du placement du site sous gardiennage, de la mise en place de mesures permettant de maîtriser le risque incendie (désenfumage, poteaux incendie…), ou encore du contrôle annuel des installations électriques.

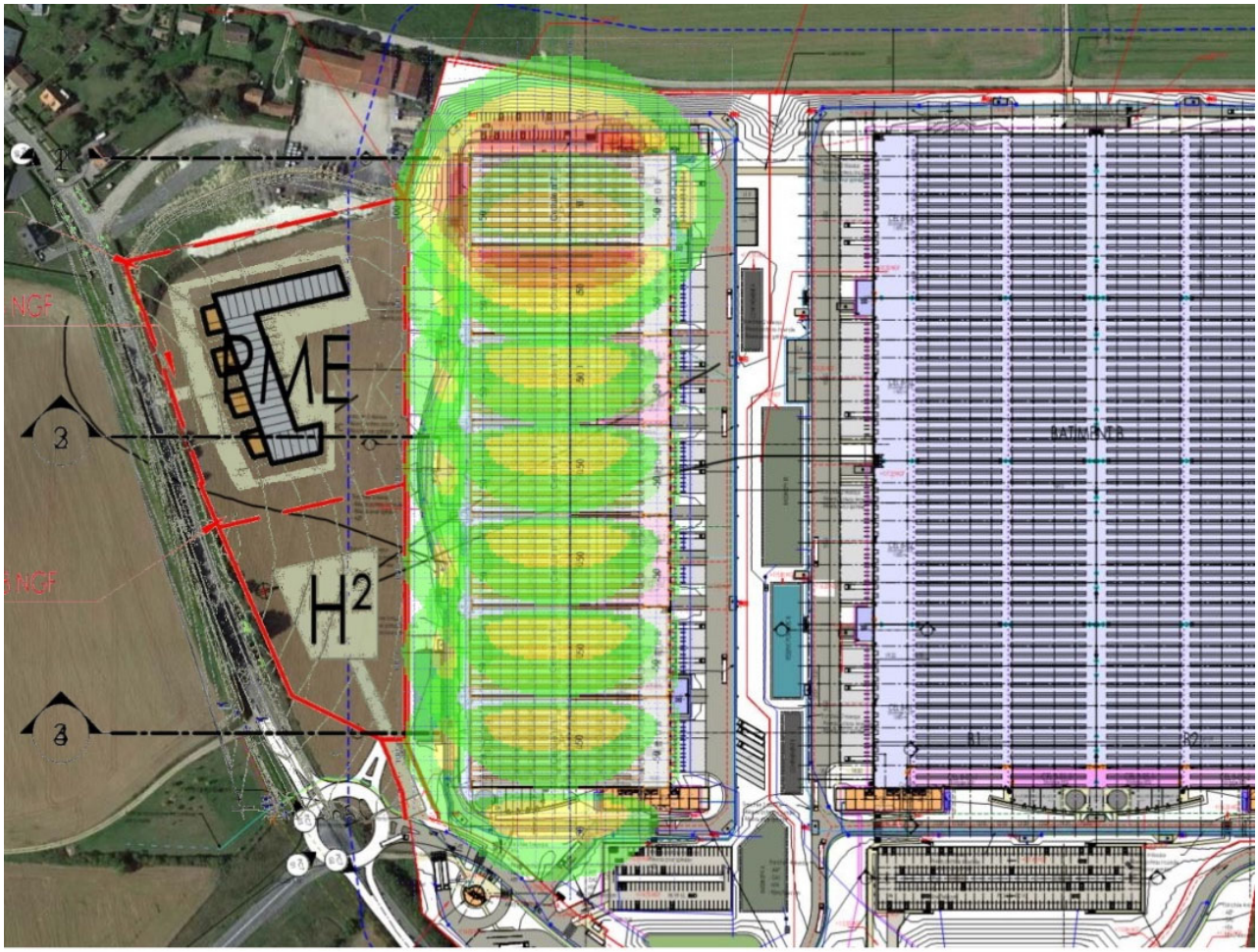
Concernant les conséquences des flux thermiques sortant à l'ouest du site, aucune mesure n'est présentée pour les réduire voire les éviter.

L'autorité environnementale recommande de rechercher des mesures visant à réduire l'incidence négative notable des flux thermiques sortant à l'ouest du site.

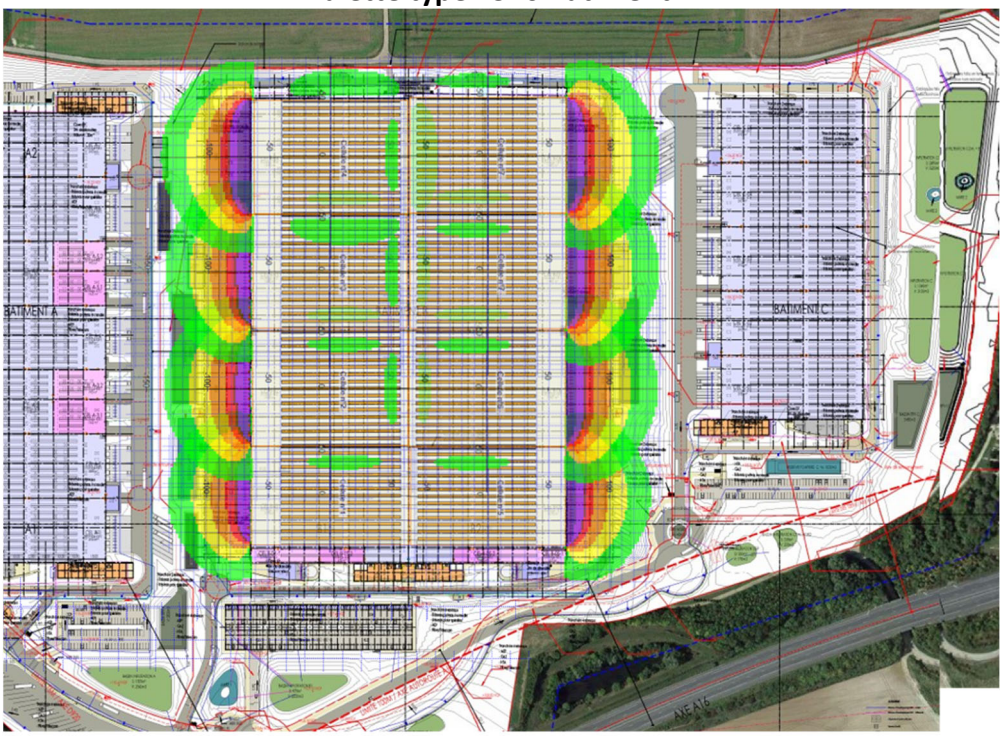
L'Européenne : Les modélisations des flux thermiques en cas d'incendie dans un des trois bâtiments du projet sont présentées dans l'étude des dangers et indiquent que dans le cas le plus défavorable les terrains situés à l'Ouest du site peuvent être impactés par le flux thermique de 3 kW/m².

Comme détaillé dans l'étude des dangers, ces terrains sont des terrains à vocation agricole (situés en zone A du PLU de la commune du Bosquel) et sont donc inconstructibles.

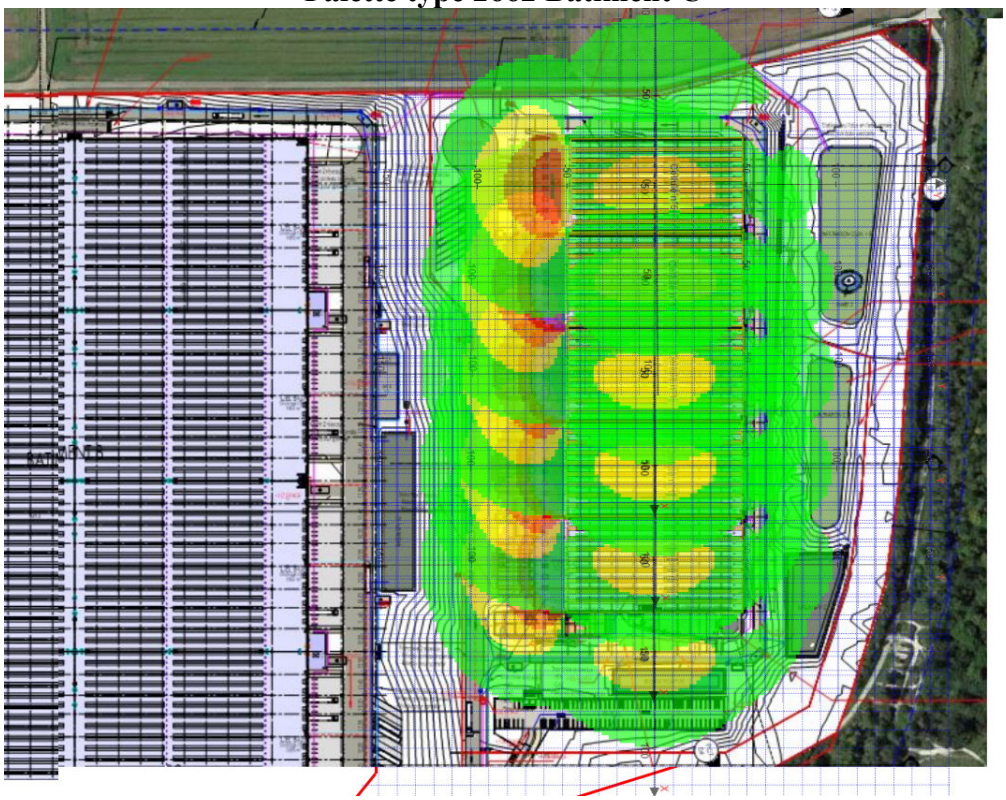
Incendie d'une cellule de stockage
Palette type 2662- Bâtiment A



Incendie d'une cellule de stockage
Palette type 1510 Bâtiment B



Incendie d'une cellule de stockage
Palette type 2662 Bâtiment C



Les flux thermiques modélisés sont conformes aux prescriptions de l'arrêté ministériel d 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510 :

Les flux thermiques de 5 et de 8 kW/m² ne sortent pas du site,

Le flux thermique de 3 kW/m² n'impacte pas d'immeubles de grande hauteur, d'établissements recevant du public (ERP), de voies ferrées ouvertes au trafic de voyageurs, de voies d'eau ou bassins exceptés les bassins de rétention ou d'infiltration d'eaux pluviales et de réserve d'eau incendie, ni de voies routières à grande circulation. Des mesures de réduction des flux thermiques ont été mises en œuvre pour rendre ces flux compatibles avec les prescriptions de l'arrêté ministériel d'avril 2017 : il s'agit de la mise en place d'écrans thermiques REI 120 en façades Ouest des trois entrepôts. La principale mesure de réduction du risque incendie reste néanmoins l'installation de sprinkler ESFR des bâtiments qui sera conçue pour assurer l'extinction automatique de tout départ d'incendie.

Pour le bâtiment B, compte tenu de sa configuration, une étude de modélisation des flux thermiques spécifique a été réalisée par la société EFECTIS.

En effet, ce bâtiment comportant plusieurs niveaux (un RdC et un R+1), ne rentre pas dans le cadre d'une étude de flux thermique usuelle avec l'outil FLUMilog, qui ne permet l'étude que d'un seul niveau à la fois. Efectis, en tant que membre du comité technique de l'outil FLUMilog, a proposé une méthode sécuritaire d'addition arithmétique des flux issus de chacun des niveaux, pour présenter une cartographie globale des flux thermiques. Les différentes problématiques rencontrées du fait du multi-étage ont conduit à l'adoption d'une méthodologie spécifique pour ce projet.

En complément, l'outil FLUMilog ne permet pas, dans sa version actuelle, de prendre en compte de façon réaliste les parois non performantes surmontées de toitures performantes (Dalle béton REI 120, avec les façades de quai sans performance). Ainsi, pour ne pas négliger les effets de sortie de flamme en façade, du fait de l'absence de performance des parois extérieures côté quais, l'hypothèse sécuritaire d'une toiture non performante a été retenue pour la modélisation des effets de flux thermiques au RdC. En complément, afin de ne pas majorer de façon artificielle les effets de flux thermiques associés à cette représentation, une configuration hybride a été retenue pour l'étude de chacune des façades du bâtiment.

Les durées d'incendie calculées pour chacune des cellules logistiques (1 à 18) prises séparément sont inférieures au degré de performance des parois séparatives avec les autres cellules logistiques (REI 240). Ainsi, d'après la méthodologie FLUMilog, il n'est pas nécessaire d'étudier les scénarios de propagation horizontale. Toutefois, la présence de cellules de stockage de produits dangereux, à l'Est du site, et avec des parois REI 120, a entrainé la nécessité de prise en compte de scénarios de propagation.

En complément, les durées d'incendie dans les cellules logistiques sont supérieures à la performance du plancher séparatif (REI 120). Par ailleurs, des risques de propagation par les façades de quai existent du fait de l'absence de performance de ces dernières, et de la présence de nombreuses portes. A ce titre, des scénarios de propagation verticale de l'incendie ont été étudiés dans le cadre d'une démarche sécuritaire.

Les résultats de l'étude, d'après les hypothèses détaillées ci-avant, ont montré que des flux thermiques supérieurs à 3 kW/m² étaient observés au-delà des limites de propriété, côté Ouest, en cas d'incendie

simultané des cellules 4 et 14. Côté Est, des flux thermiques supérieurs à 3 kW/m² sont observés sur une dizaine de mètres en cas d'incendie propagé entre les cellules 5, C, et D (produits dangereux).

Tous les flux supérieurs à 5 et 8 kW/m² sont contenus dans les limites de propriété.

Par ailleurs, les effets toxiques des fumées lors d'un incendie sont étudiées pages 163-187 de l'étude de dangers. Elle conclut qu'en cas de sinistre, les éléments toxiques susceptibles d'être emportés dans les fumées vont se disperser sans engendrer de risque significatif aux alentours ni à des distances élevées du site.
Les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées d'un éventuel incendie par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie ne sont pas étudiés.

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.

L'Européenne : La rétention des eaux d'extinction incendie est prévue pour chacun des bâtiments du projet conformément au guide de dimensionnement D9A (Guide pratique de dimensionnement des rétentions des eaux incendie).

Cette rétention permettra de maintenir sur le site les eaux d'extinction incendie qui auront été polluées par le lessivage des fumées de l'incendie.

Le guide de dimensionnement D9A prévoit la prise en compte dans les volumes à retenir d'une pluie qui pourrait intervenir concomitamment à l'incendie et lessiver les fumées de l'incendie.

Ce volume d'eau pluviale à prendre en compte dans les dimensionnements des bassins de rétention est égale à 10 l/m² de surface de drainage. Cela correspond donc à une pluie de 10 mm/m² ; soit une pluie moyenne sachant que le risque de lessivage des fumées est limité à la durée de l'incendie.

A titre d'exemple, pour le bâtiment A, le bassin de rétention des eaux incendie a été surdimensionné d'un volume de 308 m3 pour retenir l'eau de pluie pouvant être polluée, pour le bâtiment B ce volume est égal à 535 m3 et enfin il est égal à 247 m3 pour le bâtiment C.

II.4.6 Nuisances sonores

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'établissement fonctionnera 24 heures sur 24, six jours sur sept, 340 jours par an d'ici 2023, et la circulation qu'il engendrera ainsi que le fonctionnement de ses installations techniques sera à l'origine de nuisances sonores.

Les lieux de vie les plus proches sont situés rue d'Amiens dans la partie agglomérée de Bosquel, à environ 100 mètres au sud-ouest de la limite de propriété du projet.

Les niveaux sonores augmenteront au cours de la construction du projet et durant son exploitation.

- Qualité de l'évaluation environnementale

L'étude acoustique, présentée pages 45 et suivantes de l'étude d'impact, porte sur sept points de mesure dont cinq en limite de propriété et un point en zone à émergence réglementée « ZER » (habitations les plus proches). Elle a permis de caractériser l'état sonore initial (cf annexe n°1 à l'étude d'impact).

Les modélisations « CadnaA » présentées (cf annexe n°8 à l'étude d'impact), portent sur quinze points de calculs dont trois zones à émergence réglementée, et concernent la phase exploitation du projet.
En limite de propriété, le niveau de bruit ambiant prévisionnel est conforme aux objectifs réglementaires, à l'exclusion du point de mesure le plus proche de l'autoroute A16 affecté initialement par le trafic routier.
Au niveau des zones à émergence réglementée des habitations les plus proches, les émergences évaluées sont toutes conformes aux valeurs réglementaires.

Le dossier indique que les niveaux sonores des moteurs des poids lourds respecteront la réglementation en vigueur, et que les émissions sonores des chariots élévateurs diffusés à l'intérieur de l'établissement ne seront pas perçus de l'extérieur du site.
Il est à noter tout de même que les avertisseurs de recul des engins ou des poids lourds pourraient constituer une gêne la nuit, et plus encore à la période estivale.

- <u>Prise en compte des nuisances sonores</u>

Pour la phase travaux, l'étude d'impact comprend deux mesures visant à réduire les nuisances sonores : mesure n°22 « dispositif de limitation des nuisances envers les populations humaines en phase travaux », et mesure n°25 « adaptation des modalités de circulation des engins de chantier » La mesure n°22 compte une vérification de l'atténuation de la nuisance par des mesures adaptées sans plus de précision et sans action directe de réduction.

L'autorité environnementale recommande de définir et d'intégrer des mesures formalisées pour compléter les propositions de réduction des nuisances sonores lors de la phase travaux.-

L'Européenne : Un chantier peut effectivement être une source de nuisances sonores pour le voisinage, le personnel de chantier ainsi que pour la faune. Il s'agit alors d'identifier ces nuisances, de les localiser et de les limiter, tout en respectant les réglementations en vigueur.

La mesure n°26 (R2.2b) Dispositif de limitation des nuisances envers les populations Humaines précise que les mesures prises pour limiter les nuisances liées au bruit sont :

- L'interdiction d'usage des appareils de communication par voie acoustique (sirènes, avertisseurs sonores, haut-parleurs, etc…) en dehors des situations d'urgence,

- La limitation de la vitesse sur le site,

- L'arrêt obligatoire des moteurs des poids lourds pendant les périodes de stationnement,

- La gestion des horaires.

Afin de vérifier si les seuils réglementaires sont bien respectés, des mesures de niveaux sonores seront effectuées sur terrain : soit sur chantier pour vérifier les niveaux sonores auprès du personnel de chantier, soit au voisinage du chantier pour vérifier les niveaux sonores auprès des riverains.

Ce suivi des niveaux de bruit de chantier sera réalisé par un acousticien pour chaque bâtiment pendant

la phase de gros œuvre qui est celle qui nécessite le plus d'engins de chantier au moyen de dispositifs spécifiques.

- Par exemple, pourront-être mis en place :
- des capteurs à des endroits judicieux sur et en limite de parcelle ;
- un monitoring permanent du bruit avec intervention corrective immédiate ;
- une centrale d'acquisition de toutes les données physiques mesurées (bruits, déflagrations, vibrations, fissurations, pressions, poussières...), exportées et accessibles à distance en temps réel.

Ces dispositions nécessiteront des contrôles encadrés par la maîtrise d'œuvre et l'écologue de chantier afin de veiller à leur respect par les entreprises

Malgré le respect de la réglementation affiché par l'étude de modélisation « CadnaA », la mesure n°26 vise les mêmes objectifs de limitation des nuisances envers les populations humaines pour les poids-lourds et les équipements en phase exploitation. La vérification de l'atténuation des nuisances sonores est également prévue au titre des modalités de suivi de la mesure.

II.4.7 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.

L'ensemble du territoire national vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'origine du réchauffement climatique, avec un objectif de neutralité carbone affichée pour 2050 par la loi dite « énergie et climat ».
L'opération devrait générer des émissions de gaz à effet de serre dans ses phases travaux et exploitation, et réduire les capacités de stockage de carbone du fait de l'artificialisation des sols

′ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement Mobilité et trafic routier
Le site sera uniquement desservi par voie routière.

La desserte du parc logistique se fera depuis la route départementale D920 via un futur carrefour giratoire à l'étude au croisement avec la sortie de l'autoroute A16 pour sécuriser la desserte.

La croissance du trafic routier du parc logistique pourrait sans aménagement de sécurité, rendre le

secteur accidentogène.
En ce sens, l'aménagement de sécurité fait partie du projet et son impact devrait être étudié dans le cadre de l'étude d'impact du projet, en conformité avec l'article L122-1 du code de l'environnement. (fin du III) relatif à la notion de projet.[19]

Actuellement la ligne de bus du réseau public, le 730 du réseau Trans'80, dessert le centre de la commune chaque jour de la semaine sauf le dimanche avec des horaires peu adaptés et une faible fréquence de passages.

La route départementale D920 qui supporte 3 000 véhicules par jour dont 5 % de poids lourds, ne comprend aucun aménagement en faveur des mobilités douces (vélo et marche).

En phase exploitation, environ 792 poids-lourds et 1160 véhicules légers se rendront quotidiennement sur le site.

L'aménagement du carrefour giratoire semble nécessaire en amont de la phase exploitation voire de la phase travaux Or le dossier n'apporte aucun élément de phasage permettant de l'assurer.

Les trois carrefours existants ont fait l'objet de comptages routiers directionnels (de 7 heures à 9 heures et de 17 heures à 19 heures le 25 novembre 2021 sur (D920-accès A16, Échangeur n°17- A16, D1001-D920), les routes départementales D920 et D1001 ainsi que l'accès à l'autoroute A16 de comptages automatiques, et une observation des dysfonctionnements circulatoires.
L'étude de trafic conclut en indiquant que les carrefours présentent des réserves de capacité de 77 % minimum, des temps d'attente inférieurs à 10 secondes, et que le réseau absorbera sans difficulté le trafic supplémentaire avec des réserves minimales de 68 % (sans aménagement complémentaire ou particulier).

La mobilité via les transports publics ou les modes doux ne dépassent pas le simple constat de l'offre existante, sans la relier aux besoins futurs des salariés et des intervenants du parc logistique.

Le dossier mentionne que la voirie interne principale sera doublée d'une voirie douce réservée aux piétons et aux vélos. Des arrêts de bus seront prévus in situ à proximité de chacune des entrées des trois plateformes logistiques pour permettre au parc d'accueillir une desserte par une flotte de bus ou de cars à l'attention du personnel.

L'autorité environnementale recommande d'examiner les besoins de mobilités des salariés du parc logistique et de ses intervenants, pour proposer des mesures favorisant l'usage des transports collectifs et des modes doux, au-delà de ce qui est indiqué sommairement.

L'Européenne : L'étude d'impact du projet a été réalisée sur la base de données que nous avons voulu les plus majorantes possibles. Ainsi, dans le cadre de l'étude d'impact du trafic routier, nous avons retenu un taux de covoiturage extrêmement faible de 5% afin de ne pas minorer les modélisations.

Comme détaillé et expliqué dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter, la société L'Européenne n'est pas l'utilisatrice finale de ces trois entrepôts. Elle précisera aux utilisateurs de ces entrepôt les outils à leur disposition pour favoriser le covoiturage de leurs collaborateurs et bénéficier du dispositif de « ramassage des salariés » par des autocars.

Dans l'aménagement des parkings VL du site, des places seront réservées aux véhicules légers utilisés pour le covoiturage.

La société L'Européenne informera également les utilisateurs de ces entrepôts de leur obligation de réaliser un Plan de Déplacement Entreprise.

Enfin, l'Européenne a indiqué et détaillé en introduction une démarche de « ramassage » des salariés par le biais de cars, fonctionnant à l'hydrogène vert, sur le territoire de la Communauté de communes et en périphérie.

Il est à noter la mesure n°33 visant la mise en place par l'exploitant de l'établissement d'une application de covoiturage à destination des salariés, qui devraient favoriser le déploiement de cette modalité de transport.

19 « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. ».

Qualité de l'air

L'étude d'impact (pages 96 et suivantes) présente les modélisations régionales portant sur la qualité de l'air d'Atmo Hauts-de-France[20], et conclut en indiquant que les valeurs moyennes annuelles ne dépassent pas les valeurs réglementaires dans la périphérie d'Amiens. Il conviendrait de situer la position du projet sur les illustrations.

Il est précisé page 235, que le projet présentera peu de risques de pollution atmosphériques tout en mentionnant les gaz émis par la combustion des installations de chauffage et par les échappements des véhicules transitant sur le site. La pollution de l'air lors des travaux est réputée négligeable.
L'évaluation des impacts des polluants sur la santé présentée en annexe 7, est réalisée via une évaluation quantitative des risques sanitaires s'appuyant sur le guide Ineris[21]. Elle comprend l'identification des substances émises pouvant avoir des effets sur la santé, l'identification des enjeux sanitaires ou environnementaux à protéger, ainsi que des voies de transfert des polluants.

Elle ne montre pas d'impact significatif du projet sur la santé de la population environnante (riverains ou travailleurs), mais elle est incomplète, car elle prend uniquement en compte le trafic routier généré par le projet dans sa phase exploitation. Les émissions liées par exemple à la combustion des installations de chauffage ne sont pas retenues.
L'étude d'impact présente deux mesures de réduction des nuisances envers les populations humaines lors de la phase de travaux (mesure n°22) et de la phase d'exploitation (mesure n°26).
La première comprend par exemple l'interdiction de tout brûlage à l'air libre, l'arrosage des surfaces afin de limiter l'envol des poussières, et la seconde l'arrêt des moteurs dès que les véhicules sont en stationnement, ou encore l'alimentation des chaudières au combustible fossile le moins polluant (gaz naturel) et leur contrôle régulier pour s'assurer d'un bon fonctionnement.
L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact sanitaire avec l'ensemble des émetteurs de polluants atmosphériques du projet, en distinguant la phase travaux de la phase exploitation.

L'Européenne : L'étude d'impact sanitaire réalisée dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale précise que les gaz d'échappement des véhicules sont les seuls rejets atmosphériques

ayant un impact résiduel.

L'impact de ces rejets atmosphériques a été étudié dans le volet cellulaire.

Dans le cadre du chantier de construction, compte tenu de la préfabrication en usine des éléments de charpente, des panneaux béton des murs coupe-feu, etc… nous n'avons pas identifié de procédés constructifs pouvant être à l'origine de rejets atmosphériques.

Des rejets atmosphériques seront engendrés par la circulation des engins de de chantier, la circulation des poids lourds approvisionnant le chantier et la circulation des ouvriers travaillant sur le chantier.

Ce trafic ne sera pas supérieur au trafic routier projeté sur cet établissement lors de son exploitation (792 poids lourds par jour et 1 160 véhicules légers).

Émissions de gaz à effet de serre, climat

L'étude d'impact (page 236) indique que le projet n'est pas de nature à modifier le climat à l'échelle locale ou régionale. Elle ne présente pas de bilan carbone pour les phases travaux ou exploitation.

Pour rappel, la lutte contre le changement climatique est une priorité des politiques publiques et la prise en compte du climat doit être intégrée dans l'étude d'impact (cf. article R. 122-5 du code de l'environnement). Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique[22].

Il conviendrait de réaliser une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, incluant la phase de construction et les volumes de déplacements estimés des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt induits par le projet.

20 Association agréée par l'État pour la surveillance de la qualité de l'air

21 Évaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires – Démarche intégrée pour la gestion des émissions de substances chimiques par les installations classées

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

Le dossier mentionne que le projet sera bénéfique pour le climat en raison de la mise en place d'énergies vertes (panneaux solaires, stations de recharge électrique et hydrogène).
Cette affirmation est à démontrer à l'appui du bilan carbone cité précédemment, car il suppose que le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet soit a minima neutre voire négatif.
L'étude d'impact cite page 339 les mesures prises pour économiser l'énergie, et donc indirectement réduire les émissions de gaz à effet de serre (isolation, éclairage et chauffage). Par exemple, la mesure n°27 « mise en place de dispositif permettant de limiter la consommation énergétique du bâtiment », vise la réduction de l'éclairage artificiel (LED, puits de lumière en toiture…). Par contre, d'après les informations inscrites dans l'étude d'impact (page 339), les chaudières sont alimentées au gaz naturel. Il n'y a pas d'étude sur les possibilités de recours à une autre énergie que le gaz, énergie fossile, pour le chauffage, qui est a priori un poste important de consommation.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, en prenant en compte :

- *la phase de construction ;*

- *les volumes de déplacements estimés des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, induits par le projet ;*
- *les consommations énergétiques liées au fonctionnement des bâtiments, et notamment au chauffage. Elle recommande également d'étudier les possibilités d'éviter le recours aux énergies fossiles pour le chauffage.*

L'Européenne : Un bilan carbone détaillé a été réalisé sur les phases constructives et fonctionnement du projet en intégrant les déplacements des poids lourds et des salariés (voir annexe). Ce bilan carbone tient compte de la volonté des promoteurs de convertir la flotte de camions à l'hydrogène d'ici 2035. De plus ce bilan prend en compte la possibilité de mettre en œuvre une solution de chauffage géothermique ayant le bilan carbone le moins élevé.

- Le chauffage des locaux :

Dans notre hypothèse, la surface de locaux à chauffer représente 8548 m², elle correspond aux bureaux (avec une hauteur sous plafond d'environ 2m80). Les bureaux représentent une part importante de chauffage puisque ceux-ci seront maintenus à une température de 19°C. Les futurs bureaux étant des bâtiments neufs, on considère que le coefficient de déperdition thermique (G) est bon : 0.34.

Trois hypothèses ont été retenues quant à la méthode employée pour chauffer les locaux :

- Hypothèse 1 : Avec une pompe à chaleur géothermique
- Hypothèse 2 : Avec une pompe à chaleur Air/air
- Hypothèse 3 : Avec une pompe à chaleur Air/Eau

Avec toutes ces informations, il est possible d'estimer la puissance de chauffage nécessaire pour une pompe à chaleur. On utilise la formule suivante :

P=V (volume du bâtiment) x ΔT x G avec ΔT = T° bâtiment – T° base du département

La commune du Bosquel se situe dans la Somme, département se situant en zone F avec une température de base fixée à -9°C.

Donc ici, P = (8548*2.8)*(19-(-9))*0.34 = 227 855 W = 227.855 kW

Les facteurs d'émission retenus, sont issus de fiches de la base INIES. Ils sont exprimés par unité de chauffage, sachant qu'un module de pompe à chaleur à une durée de vie de 22 ans selon ces fiches, le remplacement du matériel est pris en compte une fois sur la période de 50 ans.

Le chauffage par pompe à chaleur Air/air étant théoriquement celui ayant le plus fort impact en termes d'émission de carbone, c'est ce mode de chauffage qui sera retenu pour la suite de la présente évaluation.

Le tableau suivant reprend les émissions moyennes de GES en CO2e sur les 50 années à venir selon le mode de chauffage :

Quelles émissions sont liées au chauffage des locaux ? 3 hypothèses retenues : Par géothermie, par Pompe à chaleur AIR/AIR, par Pompe à chaleur AIR/EAU

Type de chauffage	Surface	Unité	Puissance de chauffage nécessaire	Unité	FE : kgCO2e/Unité de chauffage	Unité nécessaire sur 50 ans	kg CO2 emis sur 50 ans	t CO2 emise sur 50 ans	Incertitude	
									Fact. d'émission	Données
1) Geothermie (100 kW)	8548	m²	227.855488	kW	31700	3x2=6	190200	190.2	30%	30% à 50%
2) PAC AIR/AIR (250 kW)					2810000	1x2=2	5620000	5620	30%	30% à 50%
3) PAC AIR/EAU (200 kW)					54400	2x2=4	217600	217.6	30%	30% à 50%

* FE issus de la Base INIES sur le total du cycle de vie d'une unité (22 ans)

La solution retenue à ce stade du projet est le chauffage géothermique ayant le bilan carbone le moins élevé.

L'Européenne - Maitre d'Ouvrage – Novembre 2023