



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de construction de trois entrepôts
sur les communes de Barenton-Bugny et Laon (02)
Étude d'impact du 13 avril 2023**

n°MRAe 2023-7130

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2023-7130 adopté lors de la séance du 27 juin 2023 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 27 juin 2023 à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'un entrepôt logistique XXL à Barenton-Bugny et Laon dans le département de l'Aisne.

Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Philippe Ducrocq, Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Pierre Noualhuquet et Jean-Philippe Torterotot.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 27 avril 2023 par la DREAL Hauts de France unité départementale de l'Aisne, 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 15 mai 2023 :

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

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

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public, auxquels il est destiné.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

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

Synthèse de l'avis

Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.

L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.

Le projet d'entrepôts logistiques, présenté par la société « P3 LAON SAS », se situe sur la zone d'aménagement concerté du pôle d'activités du Griffon, sur les communes de Barenton-Bugny et Laon, dans le département de l'Aisne. Il est constitué d'un premier lot d'un projet, objet de la demande d'autorisation, et de deux autres entrepôts (lots 2 et 3), qui seront construits dans un second temps et seront des entrepôts classés Seveso¹ seuil bas.

Il comprend la construction de trois bâtiments, d'une surface de plancher totale de 134 500 m², la réalisation de voiries, parkings, sur une superficie totale de 35 hectares, dont 22,5 imperméabilisés. Des panneaux photovoltaïques seront installés sur les toits.

L'étude d'impact devrait être complétée de vues en perspective au sol et de description des aménagements paysagers permettant de mieux comprendre le projet.

Deux des trois entrepôts étant prévus pour être classés Seveso seuil bas, les risques technologiques sont l'un des enjeux majeurs du dossier. Pourtant, l'étude de dangers ne traite que du premier entrepôt prévu, le seul à ne pas être classé Seveso, et l'étude d'impact n'aborde pas les risques technologiques liés aux deux entrepôts classés Seveso. Elle devrait traiter de l'ensemble constitué des trois entrepôts, comme l'étude d'impact.

Les enjeux sur l'eau et la biodiversité sont limités et l'étude est bien faite.

Enfin, le projet induit une forte augmentation du trafic routier sur le territoire (1 150 poids lourds et 1 200 véhicules légers supplémentaires par jour). Le dossier indique qu'un raccordement ferroviaire est à l'étude mais sans donner de précision, notamment sur sa compatibilité avec le projet présenté. L'artificialisation des sols générera également une perte de capacité de stockage de carbone.

Le dossier doit être complété avant mise à l'enquête publique et d'autres solutions moins impactantes pour la santé, la consommation d'espace et le climat doivent être recherchées.

¹Seveso : La directive « Seveso » est le nom générique d'une série de directives européennes, qui imposent d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso, qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

Avis détaillé

I. Le projet de construction d'un entrepôt logistique XXL sur les communes de Barenton-Bugny et Laon (02)

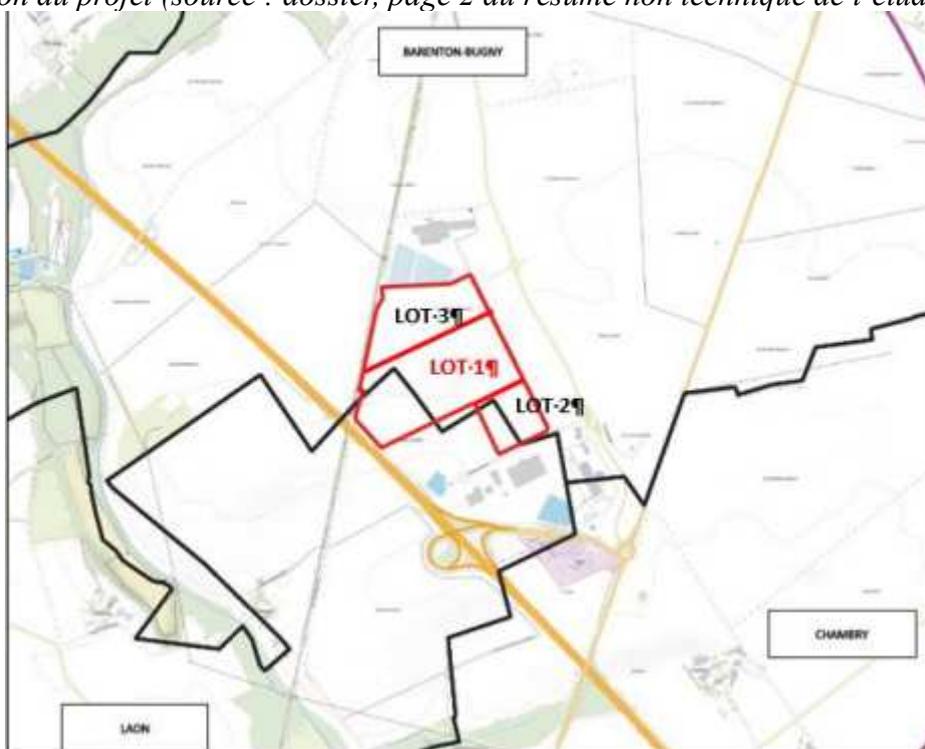
Le projet d'entrepôt logistique XXL, présenté par la société « P3 LAON SAS », se situe sur la zone d'aménagement concerté du pôle d'activités du Griffon, sur les communes de Barenton-Bugny et Laon, dans le département de l'Aisne, autorisée en 2006.

Il constitue le premier lot (Lot 1) d'un projet plus vaste de plateforme logistique. Trois entrepôts y sont prévus, sur trois lots juxtaposés.

Le projet global des trois entrepôts s'implantera donc une superficie totale de 35 hectares, dont 13,3 hectares seront occupés par des bâtiments logistiques.

Il s'implante sur des terres agricoles au croisement de l'autoroute A 26 et de la route nationale N2.

Localisation du projet (source : dossier, page 2 du résumé non technique de l'étude d'impact)



Le premier entrepôt (lot 1) est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour les rubriques 1510-1 (stockage de matières combustibles) et 4331-1 (liquides inflammables). Il ne sera pas classé Seveso².

²Seveso : La directive « Seveso » est le nom générique d'une série de directives européennes, qui imposent d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso, qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

Les deux autres entrepôts (lots 2 et 3), qui seront construits dans un second temps, seront des entrepôts soumis également à autorisation au titre des ICPE. Ils seront destinés à entreposer des matières combustibles et des produits dangereux divers et seront classés Seveso seuil bas (note de présentation non technique page 8 et étude d'impact page 10).

L'étude d'impact porte sur le projet global, décrit pages 7 et suivantes :

- le premier entrepôt XXL (lot 1), objet du dossier de demande d'autorisation, se situe sur parcelle de 21,14 hectares et comportera un bâtiment unique, d'une surface de plancher d'environ 95 700 m² : il sera composé de 16 cellules de stockage et 122 quais PL (poids-lourds), de bureaux et des locaux technique, un poste de garde, un parking pour véhicules légers et une aire d'attente pour les poids lourds, ainsi que des ouvrages pour la gestion des eaux pluviales et d'incendie ;
l'activité se déroulera du lundi au vendredi de 6 heures à 22 heures, voire le samedi exceptionnellement ; elle offrira un total de 450 emplois ;
- le deuxième (lot 2) sera sur une parcelle de 5,3 hectares, avec un bâtiment d'une surface de plancher d'environ 18 400 m² et 18 quais PL, des bureaux et locaux sociaux, un local de charge extérieur accolé au bâtiment et un bloc de locaux technique, un poste de garde, un parking de véhicules légers et une aire d'attente pour poids lourds, ainsi que des ouvrages pour la gestion des eaux pluviales et d'incendie ;
l'activité se déroulera du lundi au vendredi de 8 heures à 17 heures, voire le samedi exceptionnellement ; elle offrira un total de 73 emplois ;
- le troisième (lot 3), se situera sur une parcelle de 8,6 hectares, avec un bâtiment d'une surface de plancher d'environ 20 400 m² et 16 quais PL, qui aura les mêmes caractéristiques que le deuxième avec une cellule de stockage supplémentaire ;
l'activité se déroulera du lundi au vendredi de 8 heures à 17 heures, voire le samedi exceptionnellement ; elle offrira un total de 80 emplois.

L'étude de trafic page 23 (en annexe 12) indique le nombre de places de stationnement pour chaque lot : 22 places de stationnement d'attente poids-lourds et 450 places de stationnement pour véhicules légers pour le lot 1, 10 places de stationnement d'attente poids-lourds et 73 places de stationnement pour véhicules légers pour le lot 2 et huit places de stationnement d'attente poids-lourds et 80 places de stationnement pour véhicules légers pour le lot 3.

L'étude d'impact (page 137) ajoute que des panneaux photovoltaïques seront implantés sur chaque toiture des trois entrepôts.

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique au titre des rubriques 39. et 1 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, qui concerne les « travaux et constructions créant une emprise au sol [...] supérieure ou égale à 40 000 m² » et les ICPE classées Seveso (Présentation générale page 28).

Une étude d'impact et une étude de dangers sont jointes au dossier de demande d'autorisation environnementale.

L'étude d'impact porte sur le projet global (trois entrepôts). L'étude de dangers ne porte que sur le lot 1.

Visuel du projet (source : dossier; page 1 du résumé non technique)



II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'étude d'impact a été réalisée par Airelles Environnement (en-tête étude d'impact page 1).

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation foncière, aux milieux naturels, à l'eau, aux risques technologiques et à l'énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté dans un fascicule séparé. Il comporte une description sommaire du projet, ainsi qu'un tableau récapitulant les enjeux et les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement. Il n'y a toutefois pas de cartographies superposant les zones de projet et les enjeux environnementaux, permettant de mieux se les approprier, ni de vues en perspective au sol et de description des aménagements paysagers. Il manque également une synthèse de la justification des choix retenus, des liens entre le projet et les différents plans-programmes, et des éventuels effets cumulés avec les autres projets. Par ailleurs, il serait nécessaire d'aborder le projet dans sa globalité (trois entrepôts prévus à terme). Il est donc incomplet.

Le résumé non technique de l'étude de dangers est présenté pages 6 à 8 de l'étude de dangers. Il ne porte que sur l'entrepôt XXL (lot 1). Il présente synthétiquement les enjeux, l'organisation de la sécurité qui sera mise en place, les risques liés aux produits et la synthèse des accidents majeurs liés

au projet. Il mériterait également d'être complété de cartographie localisant les effets du projet par rapport aux enjeux.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter le résumé non technique de l'étude d'impact de vues en perspective au sol et de description des aménagements paysagers, d'une synthèse de la justification des choix retenus, de l'articulation du projet avec les autres plans programmes et des effets cumulés avec les autres projets ;*
- *de compléter les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers concernant le projet global (trois entrepôts) de cartographies superposant le projet aux enjeux, afin de mieux comprendre le projet, les enjeux présents et la façon dont ils sont pris en compte ;*
- *de les actualiser après complément de l'étude d'impact et de l'étude de dangers.*

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

L'étude d'impact ne comporte pas de partie dédiée à l'articulation du projet avec les différents plans-programmes. Elle est traitée selon les enjeux (eau, air, etc).

Les liens avec les plans locaux d'urbanisme (PLU) de Barenton-Bugny, approuvé le 19 novembre 2004, et de Laon, approuvé le 10 octobre 2018, sont traités page 14 de l'étude d'impact, ceux avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine Normandie 2022-2027 pages 113 et suivantes.

Concernant les documents d'urbanisme, le projet global s'implante en zones urbaines UZc1 et UZc du PLU de la commune de LAON et en zones à urbaniser AUZC1, AUZC2 et AUZB du PLU de Barenton-Bugny, qui autorise ce type de projet sous réserve de l'application de mesures pour le rendre compatible avec l'environnement et qu'il n'en résulte pas de contraintes pour les parcelles bâties ou à bâtir. Le pétitionnaire s'engage à mettre en place des mesures afin de limiter les nuisances et de contenir les effets accidentels du projet global au sein de l'établissement.

Il est concerné par les servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Laon-Chambry.

Concernant le SDAGE 2022-2027 du bassin Seine-Normandie, la compatibilité sera assurée par la gestion des eaux et l'absence de zones humides vérifiée par des études spécifiques.

En revanche, la compatibilité avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2022-2027 du bassin Seine-Normandie n'est pas analysée. Il est seulement indiqué page 141 de l'étude d'impact que le projet n'est pas concerné par des risques d'inondation et n'est pas localisé dans un territoire à risque important d'inondation (TRI). Il convient d'analyser la compatibilité avec le PGRI qui concerne l'ensemble du territoire et pas seulement les TRI.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation 2022-2027 du bassin Seine-Normandie.

En ce qui concerne les effets cumulés avec d'autres projets, l'étude d'impact cite pages 181 et suivantes, huit projets qui ont fait l'objet d'un examen au cas par cas ou d'un avis de l'autorité environnementale entre 2018 et 2023 à Laon et à Chambry, ainsi que plusieurs révisions ou modification de PLU, et la révision du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la communauté d'agglomération du Pays de Laon, qui couvre la zone de projet.

Cinq items sont traités : la consommation d'espaces, la gestion des eaux pluviales, l'augmentation du trafic routier, le traitement des eaux usées et les effets cumulés avec le projet Val de Serre de renforcement du réseau public de transport d'électricité à l'Est de Laon. Pour chaque thématique l'étude d'impact conclut à l'absence d'incidences ou d'effets cumulés car la consommation d'espaces agricoles ne se cumulerait pas aux autres projets et plans puisqu'elle est prévue dans les PLU de Laon et Barenton-Bugny, l'imperméabilisation de surfaces supplémentaires ne poserait pas de problèmes pour la gestion des eaux pluviales puisqu'elles seront en partie infiltrées et que les ouvrages sont dimensionnés pour une pluie d'occurrence cinquantennale, le trafic supplémentaire prévu ne passerait pas par le même endroit que celui induit par le projet d'extension du centre-commercial de Chambry.

II.3 Scénarios et justification des choix

La justification des choix retenus est présentée page 190 de l'étude d'impact.

Concernant l'implantation du site, les justifications apportées sont sa proximité avec une trame routière importante, ce qui évite la traversée de centre-ville avec les nuisances induites, son implantation au sein d'une zone d'activités, la taille de l'emprise, qui est suffisante au vu du projet, et qui permet d'éviter d'impacter plusieurs sites, la proximité avec la ligne ferroviaire permettant un embranchement, et la présence d'un bassin d'emplois « bien développé ». Aucun autre site potentiel d'implantation n'a été étudié.

Concernant l'implantation des bâtiments, l'étude précise qu'elle a été faite en fonction des risques d'accident, de la meilleure intégration paysagère possible, de la prise en compte des zones d'enjeux écologiques au Nord-Ouest de l'emprise, et de la confection des voiries et réseaux divers afin qu'ils respectent au maximum l'écoulement gravitaire de l'eau.

Cette justification est insuffisante dans la mesure où elle ignore une partie des enjeux environnementaux, tels que l'artificialisation des sols, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques (cf II-4-1 et II-4-5). En l'état, le projet, par les trafics induits est très impactant pour la qualité de l'air, et donc la santé, et les émissions de gaz à effet de serre. Concernant les transports, l'étude renvoie à des réflexions ultérieures pour le recours au transport ferroviaire ou aux transports en commun, tout en affirmant qu'actuellement, il n'y a pas de moyen disponible à proximité.

En l'état du dossier, le projet est très impactant, et n'est pas cohérent avec le SRADDET³, et notamment son objectif 6, qui propose notamment de tendre vers une concentration des plateformes logistiques et des implantations privilégiées aux abords des accès multimodaux (ferré, fluvial, routier), et une gestion économe du foncier.

Les études doivent être poursuivies afin d'étudier le raccordement ferroviaire avec ses

³ <https://www.hautsdefrance.fr/la-region-adopte-son-sraddet/>

conséquences sur la conception des entrepôts et son potentiel d'utilisation, et de proposer des variantes pour réduire l'emprise foncière du projet, et l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande de poursuivre les études sur le raccordement ferroviaire, et des variantes réduisant l'emprise, avec par exemple des bâtiments plus hauts.

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'espaces

Le projet s'implante sur un terrain agricole de 35 hectares. Il comprend des constructions sur 13,3 hectares, auxquelles s'ajoutent des parkings et des voiries de dessertes, dont la superficie imperméabilisée est précisée pages 64 et 65 de l'étude d'impact pour chaque lot, soit 225 063 m² au total (22,5 hectares).

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface de 22,5 hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols, une diminution des capacités de stockage du carbone et de manière générale une disparition des services écosystémiques⁴.

L'étude d'impact ne prévoit pas de mesures pour limiter l'imperméabilisation. Ses impacts ne sont pas étudiés, hormis pour la gestion de l'eau, et, a fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple la possibilité de végétaliser les parkings, et des toitures, un aménagement différent avec par exemple des bâtiments plus hauts, ne sont pas envisagées.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts liés à la consommation d'espaces et d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols.

II.4.2 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 la plus proche, la « Vallée des Barentons », se trouve à environ 950 mètres au nord de la zone de projet.

Les sites Natura 2000 les plus proches sont la zone de protection spéciale (directive « Oiseaux ») FR2212006 et la zone spéciale de conservation (directive « habitats ») « Marais de la Souche à 7,7 kilomètres.

⁴Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement).

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'enjeu biodiversité est abordé pages 25 et suivantes de l'étude d'impact.

Une étude faune flore est également jointe au dossier, en annexe 4. Cette étude a été réalisée sur la base d'une analyse de la bibliographie et de cinq prospections en avril, juin, septembre, novembre et janvier 2021-2022. Elle comprend une recherche de gîtes pour les chauves-souris et une étude de caractérisation de zones humides sur les critères floristiques et pédologiques.

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

➤ Prise en compte des milieux naturels

habitats naturels et flore

Concernant les habitats naturels, l'étude faune flore (pages 40 et 41) montre que le site du projet est en majeure partie occupé par des parcelles agricoles de culture. On y trouve également une zone en jachère, une zone rudérale, une pelouse et parcelle boisée, des fourrés et une portion de voie ferrée.

Concernant la flore, 42 espèces ont été identifiées dans l'assiette foncière du projet dont aucune protégée ou menacée (cf. listes pages 48 à 51 de l'étude faune-flore). A noter toutefois la présence de l'Ophrys abeille, protégée dans le Nord et Pas-de-Calais, mais pas dans l'Aisne. L'étude mentionne également la présence d'une espèce exotique envahissante, l'Arbre à papillons, au niveau de l'habitat « zone rudérale ».

Une mesure est prévue pour la gestion des espèces exotiques envahissantes (mesure MA2 page 51 de l'étude d'impact).

Zones humides

L'étude de la végétation ne permet pas de conclure à la présence de zone humide sur ce critère. Sur le critère pédologique, les 40 sondages ont permis de montrer l'absence de zone humide.

Faune :

L'étude a mis en évidence la présence de quatre espèces de mammifères terrestres (non protégées), une espèce de chauve-souris (protégée), 34 espèces d'oiseaux, dont 26 protégées, une espèce protégée de reptile (Lézard des murailles) et 14 espèces d'insectes (non protégées).

Pour les chauves-souris, la seule nuit d'écoute a été réalisée en avril 2021, a mis en évidence la présence d'une espèce (protégée) : le Grand Murin. En revanche, la recherche de gîte a conclu à l'absence de gîte potentiel au vu des arbres présents.

Pour les oiseaux, la majorité des espèces protégées recensées l'a été dans l'aire d'étude immédiate, dans les zones de fourrés et de plantations arbustives. L'Alouette des champs et la Bergeronnette printanière sont classées comme nicheuses probables, et la Perdrix grise comme nicheuse possible. Dans la zone rudérale, qui fait également partie de l'emprise du projet, la Linotte mélodieuse et le Tarier pâle sont considérés comme nicheurs probables.

Concernant les reptiles, le Lézard des murailles a été identifié sur l'ancienne voie ferrée.

Le projet prévoit l'évitement des zones à enjeux les plus forts (zone rudérale et fourrés au nord-ouest), une adaptation de la période de travaux, qui se feront de septembre à mi-mars, pour éviter les espèces nicheuses, la conservation d'une frange arborée en limite sud et la plantation de haies en limite est, la création d'habitats favorables à la faune et à la flore sur 5,3 hectares (pelouses, prairies, haies, bosquet et massifs arbustifs), ainsi que l'installation de pierriers, de nichoirs et de gîtes à chiroptères (cf. pages 54 et suivantes de l'étude d'impact).

Enfin, une trame sombre sera mise en place à l'ouest et au nord-ouest du site.

Avec ces mesures l'étude d'impact conclut à des impacts résiduels faibles.

L'autorité environnementale recommande à l'autorité décisionnaire d'inscrire les mesures prévues dans l'arrêté d'autorisation afin de pouvoir les contrôler.

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

L'évaluation des incidences sur Natura 2000 est présentée page 56 de l'étude d'impact et page 76 de l'étude faune flore.

L'étude d'impact (pages 27, 29) et l'étude écologique pages 17 et suivantes présente les sites présents dans un rayon de 10 kilomètres. Les espèces ayant conduit à la désignation de ces sites sont présentées. Les aires d'évaluation⁵ des espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 ne sont toutefois pas étudiées.

L'évaluation des incidences conclut à l'absence d'incidences au vu de l'éloignement des sites et de l'absence sur l'aire du projet d'observations d'espèces ou d'habitats ayant justifié les sites Natura 2000.

Au vu de la présence du Grand murin (espèce protégée d'intérêt communautaire), il aurait été utile d'élargir l'analyse dans un rayon de 20 kilomètres en se basant sur les aires d'évaluation spécifiques des espèces.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une évaluation des incidences Natura 2000 en référençant les espèces et habitats d'intérêt communautaire identifiés au formulaire standard de données, en analysant les interactions possibles entre les milieux destinés à être urbanisés et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.

II.4.3 Ressource en eau (quantité et qualité)

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Deux nappes sont présentes au droit du site : la nappe de la Craie de Thierache-Laonnois-Porcien et la nappe de l'Albien néocomien captif. La première se trouve entre 5 et 13 mètres de profondeur, certaines zones du site sont ainsi classées en zone à risque de débordement de nappe.

Le site de projet se trouve au sein de la zone de répartition des eaux (ZRE) de l'Albien.

Le sous-sol est peu perméable, ce qui empêche une bonne infiltration des eaux à la parcelle.

⁵ cette aire comprend les surfaces d'habitats comprises en site Natura 2000 mais peut comprendre également des surfaces hors périmètre Natura 2000 définies d'après les rayons d'action des espèces et les tailles des domaines vitaux

Une bonne gestion des eaux pluviales apparaît ici importante pour éviter toute pollution des nappes phréatiques, en particulier celle de la Craie, qui apparaît comme vulnérable au vu de la faible profondeur à laquelle elle se trouve.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

La thématique de l'eau est abordée pages 84 et suivantes de l'étude d'impact.

Consommation d'eau

La consommation d'eau des trois lots est évaluée à 5 268 m³ par an (étude d'impact page 96), ce qui est relativement faible.

Gestion des eaux usées

L'étude d'impact (pages 98 et suivantes) indique que les eaux usées seront envoyées vers la station d'épuration de Laon.

Elle ajoute (page 90) que le réseau d'assainissement de la zone d'activités est en effet raccordé à celui de la commune de Laon, dont les eaux sont traitées dans une station d'épuration d'une capacité de 40 000 équivalents habitants⁶ (EH). Un projet d'extension est en cours afin d'y atteindre une capacité de 58 000 EH. La charge maximale en entrée observée en 2021 était de 38 400 EH.

L'étude mentionne page 118 une convention de rejet qui sera établie avant le démarrage de l'exploitation.

Il conviendrait de joindre cette convention de rejet à la demande d'autorisation, afin de garantir que la station d'épuration de Laon est en capacité de les traiter.

L'autorité environnementale recommande de joindre la convention de rejet à la demande d'autorisation, et d'en disposer avant la délivrance de l'autorisation, afin de garantir le traitement des eaux usées par la station d'épuration de Laon.

Gestion des eaux pluviales

L'étude d'impact présente à partir de la page 98 les schémas de gestion des eaux pluviales pour des pluies cinquantennales, pour les 3 lots, avec pour chacun d'entre eux un découpage par bassin versant. Les eaux de voiries seront traitées par un séparateur à hydrocarbures.

Les eaux pluviales des quais et voiries, qui peuvent recueillir les eaux d'extinction d'incendie transitent par un bassin étanche, qui permet en cas d'incendie de retenir les eaux.

Les eaux pluviales sont soit infiltrées sur le site du projet, dans des bassins ou noues d'infiltration soit renvoyées au réseau séparatif de la ZAC, après un premier stockage dans des bassins ou chaussées réservoir. Les calculs sont présentés en annexe 10 de l'étude d'impact ainsi que l'autorisation de la ZAC (annexe 9), qui prévoit les dispositions prises pour la gestion des eaux pluviales et qui semblent respectées.

Le débit de fuite accepté vers le réseau de la ZAC semble cependant très élevé : 30 l/s/ha, notamment au regard des valeurs fréquemment admises (cf doctrine de gestion des eaux pluviales

⁶ Équivalent-Habitant (EH) : Unité de mesure permettant d'évaluer la capacité d'une station d'épuration. Cette unité de mesure se base sur la quantité de pollution émise par personne et par jour. 1 EH = 60 g de DBO5/jour en entrée station

pour les ICPE soumises à autorisation en hauts de France⁷, qui retient des valeurs de 1 à 3 l/s/ha). Il serait intéressant de prévoir des débits de fuite plus faibles, afin d'anticiper le changement climatique, avec une aggravation des pluies exceptionnelles, et de limiter l'impact de la très forte imperméabilisation générée par le projet.

L'autorité environnementale recommande de préciser le débit de fuite par hectare renvoyé au réseau de la ZAC et de tendre vers un débit de fuite maximum de 3l/s/ha.

II.4.4 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe à 850 mètres des habitations les plus proches. Un établissement recevant du public (ERP), en l'occurrence un garde-meuble, se trouve à 150 mètres.

Le projet global fera l'objet de demandes d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), en raison de l'importance du projet et des matières stockées (matières combustibles et produits dangereux divers). La rubrique Seveso seuil bas ne concernera que les deux derniers entrepôts.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Une étude de dangers (EDD) est jointe au dossier.

Elle ne porte que sur le premier entrepôt.

S'il n'y a pas d'obligation réglementaire à traiter dans l'étude de dangers les trois entrepôts en même temps, l'étude d'impact porte sur le projet global et doit analyser les incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeures en rapport avec le projet concerné, conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Ce sujet est présenté à partir de la page 176 de l'étude d'impact. Cependant, cette analyse succincte porte sur les risques naturels et sur ceux engendrés par les installations et établissements à proximité du projet, mais pas des risques d'accidents du projet lui-même.

A défaut des études de dangers de chaque entrepôt permettant une vision globale des risques technologiques du projet dans son ensemble, l'étude d'impact devrait comprendre une partie dédiée aux risques technologiques, portant sur les trois bâtiments. Avec les éléments fournis uniquement pour le premier entrepôt, l'autorité environnementale ne peut se prononcer sur la compatibilité du projet avec son environnement en situation accidentelle.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en analysant les risques technologiques des trois entrepôts, selon une approche majorante, permettant de garantir que le projet global sera compatible avec son environnement en situation accidentelle (mesures de maîtrise des risques minimales, emprise maximale des zones d'effets des phénomènes dangereux, en cas de zones d'effets sortant à l'extérieur du site, dispositions prévues pour assurer la compatibilité

⁷ https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/note_eaux_pluviales_-_bassins_de_confinement_pour_presentation_coderst_avril_2017.pdf

du projet avec l'évolution de son environnement... Les études de danger des futurs entrepôts devront à chaque fois porter sur le projet en cours d'autorisation et intégrer celui ou ceux autorisés, au titre des effets dominos. L'étude d'impact devra alors être actualisée en conséquence afin de démontrer que les impacts demeurent maîtrisés en situation accidentelle.

L'EDD décrit l'environnement du site, le retour d'expérience, l'organisation générale de la sécurité, l'identification et la description des phénomènes dangereux, ainsi que leurs conséquences.

L'accidentologie a été étudiée à travers la base de données ARIA⁸ qui a recensé 207 événements français impliquant des entrepôts de matières combustibles entre 2009 et 2016, soit une moyenne de 25 événements par an (EDD page 55). La cause des incendies répertoriés est principalement liée aux opérations de maintenance, notamment des travaux par soudure, par points chauds, ou à un feu à partir d'un engin de manutention ou de transport.

Des panneaux photovoltaïques seront installés sur les toits des entrepôts. L'analyse de l'accidentologie sur ce type d'installation est présentée pages 59 et suivantes de l'étude de dangers. L'EDD traite des solutions envisagées à la suite du retour d'expérience basée sur l'accidentologie, mais ne retient pas toutes les bonnes pratiques identifiées, notamment pour les panneaux photovoltaïques. Ainsi, par exemple, l'utilisation de bandes incombustibles sur le toit afin de limiter la propagation du feu (citée page 60 de l'EDD) n'est pas reprise dans la synthèse page 62.

L'évaluation des risques (pages 64 et suivantes de l'EDD) conclut que les accidents potentiels sont l'incendie, le dégagement de fumées et le rejet de substances dangereuses.

Une modélisation des effets a été réalisée avec le logiciel Flumilog.

Elle montre (pages 86 et suivantes) qu'ils ne sortent pas des limites de propriété.

Les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées à la suite d'un incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, sont étudiés pages 81 et suivantes de l'EDD. La modélisation de la dispersion des fumées d'incendie a été réalisée avec le logiciel PHAST (Process Hazard Analysis Software Tools).

Elle conclut (pages 105 et 106 de l'EDD) qu'aucun effet toxique au sol n'est atteint et que le risque lié aux effets toxiques des fumées d'incendie peut être écarté.

En revanche, la réduction de visibilité pourrait être importante sur plusieurs centaines de mètres (entre 550 et 1600 mètres). Une consigne sera intégrée au plan de défense incendie du site afin d'alerter au plus tôt la société d'autoroute (EDD page 106).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'accidentologie avec l'examen d'événements accidentels plus récents, et d'indiquer les mesures de prévention et de protection contre le risque incendie susceptibles d'être retenues pour le projet de pose de panneaux photovoltaïques.

8 La base ARIA (Analyse, Recherche et Information sur les Accidents), publiée par le Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industriels (BARPI), répertorie les incidents ou accidents qui ont, ou auraient, pu porter atteinte à la santé ou la sécurité publiques ou à l'environnement.

II.4.5 Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien notamment avec les déplacements

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les espaces agricoles cultivés, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone dont le potentiel dépend de leur mise en valeur, qui peut évoluer. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne une réduction difficilement réversible des capacités de stockage du carbone par les sols.

La réalisation d'une plateforme logistique implantée à proximité immédiate de la RN2 et de l'A26 génère du trafic routier, source de rejets atmosphériques et de gaz à effet de serre.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact indique page 164, que la voie ferrée passant à proximité du site de projet peut être empruntée pour le fret, mais qu'aucun embranchement ne permet de desservir la ZAC. Puis, il est indiqué que « le projet envisage de recourir à un transport par voie ferroviaire, mais cette possibilité n'est pas statuée à ce jour compte tenu des contraintes techniques, mais reste à l'étude ».

L'étude n'est pas présentée, or la desserte par fer peut nécessiter d'adapter la conception des bâtiments, il est donc important de s'assurer que le projet soit compatible.

L'autorité environnementale recommande de présenter les études sur le raccordement par voie ferrée permettant de s'assurer que le projet est compatible avec cette option.

Trafic

Le trafic est abordé pages 161 et suivantes de l'étude d'impact.

Une étude de trafic a été réalisée, et est jointe en annexe 12.

Elle est globalement de bonne qualité avec une analyse de l'existant.

La recherche des itinéraires projetés sur la base de données de l'INSEE ainsi que des détails sur de la distribution horaire des déplacements projetés est réalisée ainsi que l'analyse détaillée du giratoire entre la RN2 et l'A26.

Le dossier mentionne que les sites des trois entrepôts sont accessibles depuis les voies de communication principales (accès direct depuis l'autoroute A26 et la route nationale N2 via la route départementale D546).

L'étude d'impact (pages 164 et 165) indique que les trois plateformes généreront au total 576 camions par jour et 603 véhicules légers, soit environ 1 150 mouvements pour les camions et 1 200 pour les véhicules légers (aller et retours). Elle souligne que le trafic estimé de véhicules légers ne tient pas compte du covoiturage ou du recours au transport en commun par les salariés.

Une enquête de circulation a été réalisée (étude de trafic page 16) afin d'estimer le trafic prévisionnel aux heures de pointe et le fonctionnement du carrefour RN2/D546/accès A26.

Elle conclut que, malgré un trafic important généré par les trois plateformes logistiques (dont la majorité pour le lot 1), les conditions de circulation seront similaires à celles actuelles, le carrefour étant suffisamment dimensionné pour absorber la hausse du trafic aux heures de pointes.

Un trafic de 2 360 véhicules supplémentaires par jour ouvrable est attendu, dont, selon les hypothèses d'affectation, 2 130 sur la route RD456 entre l'entrée du parc d'activités et la route RN2. Il y aura ainsi un doublement du trafic quotidien sur ce tronçon de la RD456. Pour la RN2, sont attendues une augmentation de 4,4 % du trafic côté Nord et une augmentation de 8,2 % côté Sud. Enfin, pour l'A26, une augmentation de 1,9 % du trafic est attendue au Nord de la sortie (étude de trafic page 32).

L'étude d'impact (pages 168, 169, 194) évoque des mesures de réduction du trafic, telles que la sensibilisation du personnel au covoiturage ou à prendre les transports en communs et le recours possible aux véhicules électriques. Cependant, la ZAC n'est pas desservie par des transports en commun (étude d'impact p 164). De même il n'existe pas de piste cyclable, ni de chemin permettant de rejoindre le site de projet.

L'autorité environnementale relève que le nombre de places de stationnement prévues est peu incitatif à limiter l'usage de voiture. La mesure incitative présentée dans le dossier est insuffisante. D'autres solutions doivent être étudiées plus finement, par exemple en mettant en place d'autres modalités d'accès au site, pistes cyclables, transports en commun ou collectifs dédiés, une plateforme de covoiturage (adhésion à des plateformes inter-entreprises ou généralistes existantes), et en réduisant le nombre de places de parking sur le site.

L'autorité environnementale recommande de poursuivre les études permettant la recherche, voire la mise en place de transports collectifs, de pistes cyclables, puis d'approfondir et compléter les mesures prévues pour réduire le trafic routier.

Qualité de l'air

L'étude d'impact (pages 122 et suivantes) présente de manière générale la qualité de l'air, en reprenant les données des deux stations ATMO⁹ les plus proches du site (stations « Saint-Quentin Victor Hugo à 36,6 kilomètres et « Saint-Quentin stade » à 37,1 kilomètres) et l'inventaire réalisé par ATMO en 2018 sur la communauté de communes du Pays de Laon et la communauté de communes du Pays de la Serre.

L'étude d'impact (page 127) indique que les émissions atmosphériques seront uniquement liées au trafic induit. Une évaluation qualitative et quantitative de ces émissions est réalisée (page 129 de l'étude d'impact). Cependant, la distance retenue pour le calcul de ces émissions (10,2 et 11 kilomètres au sein de la zone d'étude pour les poids-lourds suivant le lot concerné) apparaît faible.

L'autorité environnementale recommande de justifier les distances prises en compte pour l'estimation des émissions de polluants atmosphériques dans les transports de marchandises vers et depuis les entrepôts.

L'augmentation des émissions de polluants atmosphériques représenteront environ « 4,8 % des émissions recensées en 2019 sur les territoires de la communauté de communes du Pays de Laon et du Pays de la Serre » (étude d'impact page 130).

9 ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

C'est considéré comme « faible » par l'étude d'impact « en comparaison de l'impact lié à la circulation existante d'ores et déjà au niveau de l'autoroute A26 et de la N2 situées à proximité » (p.129), ce qui ne semble pas exact vu les enjeux actuels de la qualité de l'air pour la santé, et les objectifs notamment européens de diminution des émissions de polluants atmosphériques.

De plus, alors que dans l'état initial, la concentration en particules PM_{2,5} dans l'air est indiquée comme étant légèrement supérieure à la norme sur le territoire (page 125), aucun chiffre n'est donné quant à l'impact du projet sur cette concentration (tableaux 41 et 42 pages 129 et 130).

Il est à noter que ces polluants atmosphériques s'ajouteront au fond de pollution ambiant et iront également sur d'autres territoires. De plus, les normes sont anciennes, et en cours de révision au niveau européen et des connaissances scientifiques récentes tendent à montrer une toxicité accrue de la plupart des polluants atmosphériques. Il est donc nécessaire de se référer, dans une perspective de santé publique aux valeurs guides de l'OMS, qui pour les PM sont beaucoup plus faibles (pour les moyennes annuelles) que les valeurs réglementaires. L'état initial (P124) fait état d'un objectif de qualité qui par exemple pour les PM_{2,5} est deux fois supérieur aux actuelles valeurs guide de l'OMS.

Les mesures proposées pour réduire ces émissions sont : une vitesse sur site limitée, chargement et déchargement réalisés moteur à l'arrêt, et contrôle périodique des camions avec vérification de la conformité de leurs rejets aux normes applicables. Pour le personnel, une sensibilisation au covoiturage, des places de parking pour vélos et motos et des bornes de recharge pour véhicules électriques sont prévus.

Ces mesures semblent très succinctes au vu de l'augmentation d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effets de serre induites par le projet et des enjeux de santé publique liés à la pollution atmosphérique.

En l'état du dossier le projet est impactant pour la qualité de l'air et la santé.

L'autorité environnementale recommande :

- de revoir à la hausse le niveau d'impact du projet sur la qualité de l'air ;
- de revoir le projet afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques.

Climat

L'étude d'impact (pages 133 et suivantes) aborde la thématique du climat de manière générale.

Elle indique page 136 que les émissions de gaz à effet de serre seront liées au fonctionnement de la chaudière gaz de chacun des trois lots, du fonctionnement limité du groupe motopompe d'extinction automatique de chaque lot alimenté au fioul domestique et au trafic. Le dossier ne comporte pas de bilan de gaz à effet de serre.

Seules les émissions de polluants atmosphériques, qui peuvent également être des gaz à effet de serre, liées au trafic sont estimées : le tableau 41 page 129 indique par exemple un flux annuel de 1 155 557 kg par an de CO₂ (dioxyde de carbone), 12 897 kg par an de CO (monoxyde de carbone) et 57,3 kg par an de N₂O (protoxyde d'azote), qui sont des gaz à effet de serre. Il est indiqué qu'il s'agit d'effets indirects du projet. Cependant, le fonctionnement des entrepôts nécessite le transport

de marchandises, qui fait donc partie intégrante du projet, et dont les impacts doivent être étudiés et pris en compte.

L'étude mentionne également le recours à un fluide frigorigène pour le système de climatisation qui n'est pas encore choisi. Ces fluides, en cas de fuite, peuvent être à l'origine de fortes émissions de gaz à effet de serre, car il ont un pouvoir de réchauffement global souvent élevé.

Par ailleurs, l'imperméabilisation des sols va diminuer les capacités de stockage de carbone, qui ne sont pas étudiées. À défaut de calcul précis, l'Ademe considère qu'un hectare imperméabilisé dans un projet va relarguer 190 tCO₂eq¹⁰ sur l'ensemble de la durée de vie du projet, soit ici 4275 tCO₂eq.

L'évaluation environnementale doit permettre de quantifier, réduire et compenser les impacts du projet sur le réchauffement climatique, ce qui n'est pas le cas ici, alors que le projet semble très émetteur de gaz à effet de serre.

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). Aucune démonstration n'est apportée concernant la possibilité du projet de s'inscrire dans une trajectoire compatible avec l'objectif de neutralité carbone en 2050 fixé au niveau national et européen, avec l'objectif intermédiaire d'une baisse des émissions de 55 % à l'horizon 2030 par rapport à 1990 (« Fit for 55 ») alors que le projet contribuera au réchauffement climatique par l'activité de transport sur route (et qu'il entraînera une perte de capacité de stockage de carbone par l'imperméabilisation des sols). 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.

L'autorité environnementale recommande de revoir le volet sur la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, notamment :

- en estimant les émissions de gaz à effet de serre et en réalisant un bilan carbone global, prenant en compte l'ensemble des émissions générées par le projet, en intégrant le trafic nécessaire au fonctionnement des entrepôts ;*
- en prévoyant des mesures pour éviter ou réduire la contribution du projet à ces émissions.*

Consommation d'énergie

L'étude d'impact (page 137) traite sommairement de l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Les consommations d'énergie, qui concernent l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention, le chauffage des locaux, n'ont pas fait l'objet d'une évaluation.

Il est indiqué que chaque entrepôt sera chauffé par une chaudière gaz d'une puissance de 2,5 MW pour le lot 1 et 1,3 MW pour les lots 2 et 3 (étude d'impact page 205). Aucune étude de solutions alternatives permettant d'éviter l'usage d'énergie fossile n'est présentée.

La mise en place de panneaux photovoltaïques, présentée comme une mesure compensatoire, est une démarche positive, mais le dossier ne précise pas le type de panneau sélectionné, l'implantation, l'explication du choix de surface (par exemple pourquoi il n'est pas prévu

¹⁰ La tCO₂eq (tonne équivalent CO₂) permet de comptabiliser les effets de tous les gaz à effet de serre à travers une seule unité.

d'ombrière sur les parkings VL), et le ratio entre l'énergie consommée par le site et celle produite. Enfin, l'installation de panneaux photovoltaïques est prévue sur les toitures des trois entrepôts selon l'étude d'impact (page 137), mais aucune indication de la surface de toiture couverte et de la puissance potentielle installée ne sont données.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une étude globale afin d'éviter la consommation d'énergie fossile et de préciser la superficie de panneaux photovoltaïque prévue et la quantité d'énergie produite estimée et la consommation totale d'énergie des bâtiments logistiques et la couverture par la production des panneaux photovoltaïques.