



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 création d'une plateforme logistique
exploitée par la société FM France
à Étrépilly et Château-Thierry (02)
Dossier de permis de construire présenté par la société Batilogistic**

Dossier de permis de construire et étude d'impact d'octobre 2022

n°MRAe 2022-6702

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a délibéré par échanges électroniques entre le 21 et le 22 février 2023 pour l'avis portant sur le projet de création d'une plateforme logistique à Étrépilly et Château-Thierry dans le département de l'Aisne.

Ont participé à la délibération ainsi organisée : Patricia Corrèze-Lénée, Philippe Ducrocq, Hélène Foucher, Philippe Gratadour et Pierre Noualhaguet.

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 22 décembre 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 27 décembre 2022 :

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

Après en avoir délibéré par échanges électroniques, 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 dossier de permis de construire du projet de plateforme logistique, qui sera exploitée par la société FM France, est présenté par la société Batilogistic. Il s'implante sur un terrain de 20 hectares en zone industrielle sur les communes d'Étrépilly et de Château-Thierry, dans le département de l'Aisne. Le site sera dédié aux activités logistiques de la société FM France, qui est une entreprise de transport, d'entreposage et de conditionnement et sera classé Seveso¹ seuil haut.

Le site de projet s'implante sur des parcelles agricoles cultivées en bordure de l'autoroute A4, en partie dans une aire d'alimentation de captage. Il est contigu à un site logistique exploité par FM France, sans qu'une coordination entre les deux sites n'ait été recherchée.

Le projet induira une imperméabilisation des sols sur 14 hectares et 15,5 hectares de zones humides seront détruits. Il générera une perte de stockage de carbone, un trafic de poids lourds et de véhicules légers important, et des consommations énergétiques pour le fonctionnement du site, avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

L'évaluation environnementale est à compléter et préciser pour le paysage, la biodiversité, les risques technologiques et les gaz à effet de serre.

Concernant la biodiversité, l'étude faune-flore a mis en évidence la présence d'espèces protégées sur le site de projet et à proximité immédiate. Les mesures prévues pour réduire l'impact sur la biodiversité sont à préciser et l'absence d'impact résiduel reste à démontrer.

La destruction de 15,5 hectares de zones humides est compensée par la restauration de 23 hectares de zones humides sur une autre parcelle, l'évitement qui n'a été réalisé que sur deux hectares aurait dû être plus privilégié.

La plateforme est classée Seveso seuil haut, et se situe à proximité de deux autres établissements Seveso. L'étude de dangers présente les risques relevés et les mesures prévues pour y faire face. Elle reste à approfondir pour contenir les effets au sein de la propriété.

Enfin, la partie dédiée à l'augmentation du trafic et aux émissions de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques devrait être complétée, les impacts du projet sont peu étudiés.

¹ Seveso : 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 plateforme logistique à Étrépilly et Château-Thierry (02)

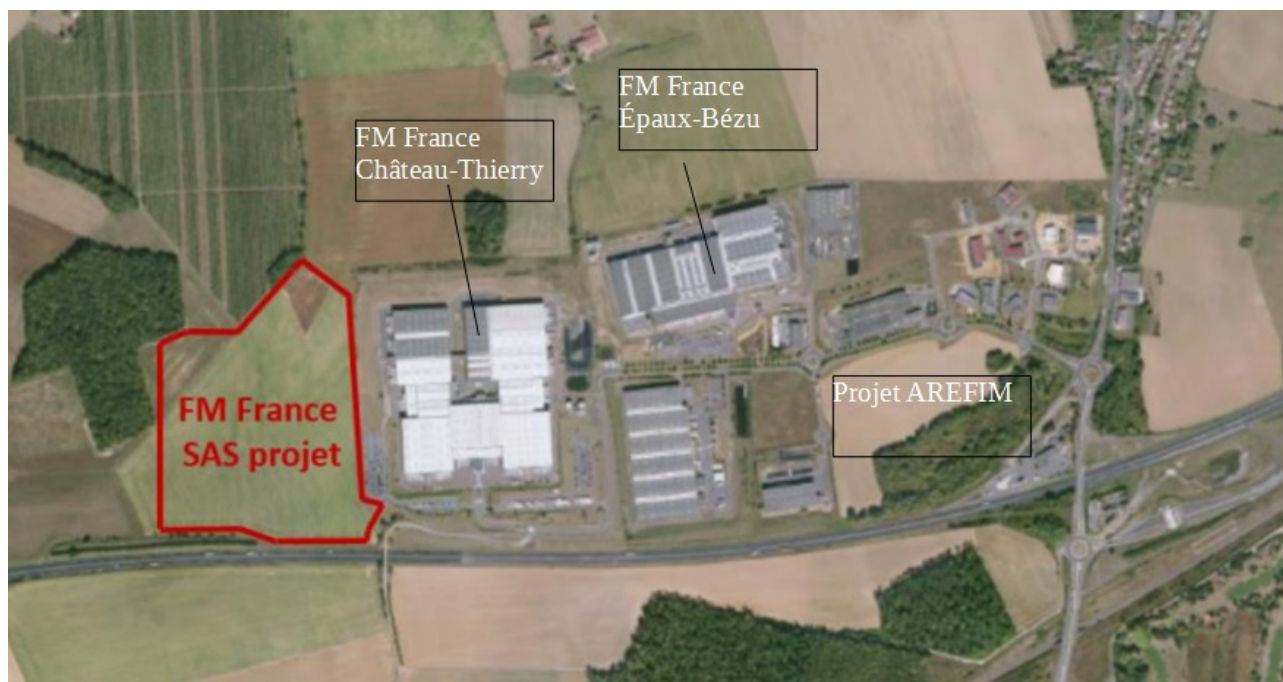
Le projet de plateforme logistique de FM France, dont le permis de construire est présenté par la société Batilogistic, s'implante sur un terrain de 20 hectares en zone industrielle sur les communes d'Étrépilly et de Château-Thierry, dans le département de l'Aisne.

La notice du dossier de permis de construire précise (page 5) que le site sera dédié aux activités logistiques de la société FM France, qui est une entreprise de transport, d'entreposage et de conditionnement.

Deux autres plateformes de la société FM France sont déjà présentes sur le territoire de la communauté d'agglomération de la région de Château-Thierry, l'une à Château-Thierry, contiguë au site de projet, l'autre à Epaux-Bezu.

Le site de projet s'implante sur des parcelles agricoles cultivées en bordure de l'autoroute A4, en continuité de l'entrepôt existant FM France, sans que des synergies entre les deux sites n'aient été recherchées. Il jouxte des terres agricoles et des zones boisées.

L'autorité environnementale recommande d'analyser le projet d'entrepôt de FM France en lien avec l'entrepôt existant contigu pour minimiser les impacts (paysage, artificialisation des sols, etc.).



Localisation du projet (source : résumé non technique page 6, complété par la MRAe)

Le projet comprendra (étude d'impact page 23 et notice du dossier de permis de construire) :

- la construction d'une plateforme d'entrepôts couverts, composée de :
 - 15 cellules de stockage, équipées de quais de chargement/déchargement, d'un volume de plus de 900 000 m³ pour le stockage de plus de 500 tonnes de matières combustibles ;
 - bureaux accolés aux cellules 1, 3, 4, 6 et 7 en R+2 ;
 - locaux annexes (atelier de maintenance, salles de charge des batteries des engins de manutention, une déchetterie constituée d'un auvent, bloc d'accueil et poste de garde) ;
 - locaux techniques (poste électrique de livraison, local de sprinklage) ;
- la pose de panneaux photovoltaïques² et de roof-top³ en toiture ;
- l'aménagement de voiries, dont deux parkings pour les poids lourds (51 places) et pour les véhicules légers (278 places) (cf. page 3 de la notice) ;
- l'aménagement d'un bassin de rétention permettant de récupérer les eaux pluviales d'une capacité de 10 320 m³ et d'une noue d'infiltration permettant d'infiltrer une partie des eaux pluviales de toiture.

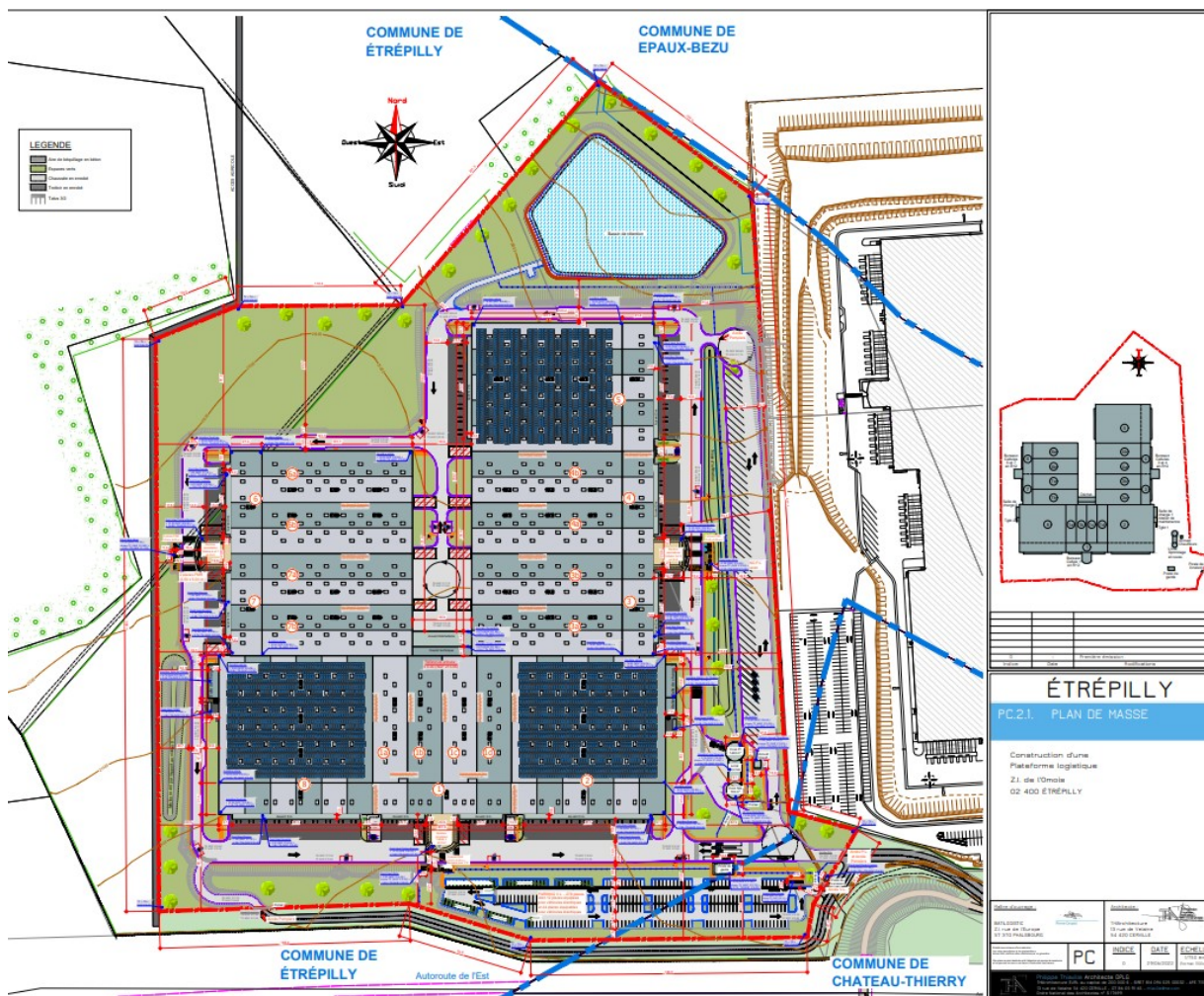
Le projet aura une emprise au sol d'environ 140 000 m², dont 77 000 m² de superficie de stockage.

La superficie des panneaux photovoltaïques n'est pas précisée. Leur puissance est estimée à environ 3 000 kWc⁴ (étude d'impact page 41).

2 en toiture des cellules 2, 5 et 8

3 Roof-top : pompes à chaleur aérotherme (cf. étude d'impact pages 190 et 191)

4 kilowatt-crête (ou kWc) est une unité utilisée pour quantifier la puissance atteinte par une installation de production d'électricité lors de son exposition à un rayonnement solaire maximal



Plan masse du projet (source : dossier de permis de construire)

Le projet est prévu pour être une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), soumise à autorisation et classée Seveso⁵ seuil haut pour les rubriques 4110, 4320, 4440, 4442, 4510, 4511, 4718 et 4741 (étude d'impact page 23).

Il relève également de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour les rubriques 2.1.5.0 (rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet étant supérieure à 20 hectares) et 3.3.1.0 (assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée étant supérieure à un hectare) : cf. étude d'impact page 14.

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique en application du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, pour les rubriques 1b) (Installations classées pour la

⁵ Seveso : 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.

protection de l'environnement) et 39a) (travaux et constructions créant une emprise au sol supérieure ou égale à 40 000 m²).

Une étude d'impact et une étude de dangers sont jointes au dossier 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 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, dont Natura 2000, à l'eau, aux risques technologiques, à l'énergie, au climat, et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté dans un fascicule séparé.

Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Il conviendra de l'actualiser après complément de l'étude d'impact.

Le résumé non technique de l'étude de dangers est présenté en premières pages de l'étude de dangers. Il conviendrait de le présenter dans un fascicule séparé aisément repérable.

L'autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique de l'étude de dangers dans un fascicule séparé aisément repérable et d'actualiser les résumés non techniques après compléments des études d'impact et de dangers.

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

La compatibilité et la prise en compte des plans programmes par le projet sont étudiées pages 195 et suivantes de l'étude d'impact.

Y sont traitées la cohérence et la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Château-Thierry et la carte communale d'Étrépilly, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2022-2027 et le plan de gestion des risques d'inondations (PGRI) du bassin Seine-Normandie 2016-2021.

Le projet est compatible avec le PLU de Château-Thierry et la carte communale d'Étrépilly⁶, car il est en zone urbaine UZ du PLU et en zone constructible Zci de la carte communale, qui permettent l'installation d'activités et d'industries lourdes.

En ce qui concerne le SDAGE, l'étude d'impact indique sommairement page 197 qu'un « bilan de compatibilité » est « fourni en annexe 8. Plans et autres pièces ». Or l'annexe 8 de l'étude d'impact

⁶ Avis du 11 janvier 2022 :

https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/5540_avis_revision_cc_etrepilly.pdf

porte sur la pollution des sols, quant à celle du permis de construire, elle concerne l'annexe paysagère. Compte tenu du fait que le projet prévoit la destruction de zones humides, et que celle-ci doit faire l'objet de compensations prévues par le SDAGE, une analyse approfondie de la compatibilité et de la prise en compte de celui-ci par le projet est nécessaire.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE 2022-2027 du bassin Seine-Normandie, en démontrant notamment que les mesures compensatoires prises suite à la destruction de zones humides sont suffisantes.

Le schéma régional de cohérence écologique mentionné dans l'étude d'impact n'est plus en vigueur, il est désormais remplacé par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des Hauts-de-France, approuvé le 4 août 2020. De même, le PGRI cité dans l'étude d'impact n'est pas celui qui est en vigueur, le PGRI 2022-2027 ayant été approuvé le 3 mars 2022.

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

Les effets cumulés avec d'autres projets sont étudiés pages 121 et suivantes de l'étude d'impact.

Cinq projets récents sont cités :

- un parc éolien sur la commune d'Essômes-sur-Marne (02) non retenu, ses impacts différant de ceux du projet ;
- une régularisation de forage à Rocourt-Saint-Martin non retenue pour les mêmes motifs ;
- un parc éolien situé sur les communes de Monthiers, Sommelans et Bonnesvalyn (02), non retenu ;
- deux lignes de vernissage à Château-Thierry, non retenues car trop éloignées ;
- la construction d'un entrepôt logistique par la société AREFIM sur les communes d'Épaux-Bézu et Bézu-Saint-Germain.

Seul le dernier est considéré comme ayant des effets cumulés avec le projet présenté. Il est situé à un kilomètre du site de projet sur un terrain contigu à l'est du croisement de l'A4 et la RD1 et est également classé SEVESO seuil haut, avec une emprise au sol de 62 300m². Comme indiqué dans le dossier, ce projet voisin a fait d'un premier avis de la MRAe le 1^{er} décembre 2020⁷ et d'une actualisation le 11 janvier 2022⁸. Une étude a été menée pour juger des effets cumulés des deux projets sur la qualité de l'air et le trafic. L'étude conclut à l'absence d'incidence sur la qualité de l'air, alors que l'augmentation du trafic engendrée est significative, et génère donc des pollutions supplémentaires. Quant au trafic, l'analyse des effets cumulés indique sommairement une augmentation du trafic de 4 % sur l'A4, de 10 % sur la RD1 en direction de Soissons et de 20 % sur la RD1 en direction de Château-Thierry (étude d'impact page 127).

Les effets cumulés des risques technologiques sur deux sites SEVESO seuil haut situés à un kilomètre de distance ne sont pas étudiés.

L'autorité environnementale recommande d'analyser de manière plus approfondie les effets

⁷ [Projet de construction d'un entrepôt logistique sur les communes de Bézu-Saint-Germain et Epaux-Bézu \(02\)](#)

⁸ [Actualisation le 11 janvier 2022 de l'avis du 1er décembre 2020](#)

cumulés du projet avec la plateforme logistique d'AREFIM à Épaux-Bézu et Bézu-Saint-Germain, en ce qui concerne la qualité de l'air, le trafic et les risques technologiques, et de prendre les mesures qui visent à éviter, réduire ou compenser ces effets.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Les différents scénarios d'implantation du projet sont présentés pages 129 et suivantes de l'étude d'impact.

Les scénarios envisagés ont été : la reprise d'un site existant, ou la construction du nouveau site sur une friche. Le premier a été écarté en raison d'autorisations trop restrictives au titre des ICPE, ne permettant pas à l'entreprise de répondre à toutes les demandes de ses clients, et la difficulté à rendre ces sites conformes à la réglementation.

De plus, l'entreprise met en avant le fait qu'il aurait été difficile de recruter de la main d'œuvre qualifiée sur ces sites.

Quant aux friches, plusieurs arguments sont avancés : la superficie trop faible de celles-ci, le coût financier important qu'auraient représentés des opérations de démolition/reconstruction et de dépollution des sites.

Les arguments avancés par l'étude sont avant tout de nature économique, quant au manque de main d'œuvre qualifiée et la trop faible superficie des sites existants, aucun recensement ou étude permettant de justifier ces arguments ne sont menés.

La solution d'une construction sur un site vierge a été retenue.

Aucune variante de localisation de site possible n'est présentée : le choix du site est justifié par le zonage du PLU de Château Thierry et de la carte communale d'Étrépilly, qui permettent l'installation de ce type de plateforme.

L'autorité environnementale recommande :

- de présenter les différents sites étudiés ;*
- de joindre une étude des enjeux environnementaux, avec une liste permettant de hiérarchiser les enjeux en fonction des sites étudiés ;*
- d'étudier, en tant que de besoin, d'autres sites d'implantation, avec une présentation des enjeux environnementaux présents.*

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 foncière

Le projet s'implantera sur un terrain de 20 hectares de terres agricoles. Les surfaces imperméabilisées représentent environ 14 hectares, avec la construction de l'entrepôt, des parkings et de la voirie (étude d'impact page 72).

L'artificialisation des sols engendrée par le projet sur une surface d'environ 20 hectares, dont 14 hectares seront imperméabilisés, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec, notamment, un appauvrissement de la biodiversité, une

disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone et, d'une manière générale, une disparition de services écosystémiques⁹.

Ces impacts de l'artificialisation ne sont pas étudiés. Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation existent, comme, par exemple, les entrepôts de grande hauteur ou des places de stationnement perméables. Par ailleurs, n'a été réalisée aucune analyse sur les synergies possibles avec les implantations voisines de FM France pour réduire l'artificialisation.

L'autorité environnementale recommande:

- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols, notamment en analysant les synergies possibles avec les implantations voisines de FM France ;*
- *de proposer les mesures de réduction des impacts de l'artificialisation des sols, et, à défaut, de compensation, par exemple des mesures de réduction ou compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation.*

II.4.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet d'entrepôt s'implante en bordure de l'autoroute, à environ cinq kilomètres des mémoriaux américains du Bois-Belleau et de Château-Thierry. Par ailleurs, le bourg de Château-Thierry à environ cinq kilomètres compte plusieurs monuments historiques.

Il se situe à une dizaine de kilomètres du site classé de La Hottée du Diable.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du paysage et du patrimoine

Une étude paysagère est jointe en annexe 6 de l'étude d'impact.

Elle traite sommairement de l'état initial sans présenter les éléments du patrimoine pourtant présents aux alentours (mémoriaux, monuments historiques, sites classés...). L'analyse est à compléter sur ce point.

L'analyse des impacts sur ce patrimoine n'est pas traité. L'étude doit fournir des photomontages depuis ces lieux, ainsi que depuis les Nécropoles françaises et les cimetières allemands de la Première Guerre. Si le projet est visible depuis certains de ces lieux, des mesures complémentaires devront être étudiées afin de favoriser son insertion paysagère, en l'harmonisant avec l'existant et en requalifiant la vue sur la zone d'implantation.

L'étude présente les aménagements paysagers prévus au travers de schémas de principe (coupes en travers) et de plans masse. Cependant ces aménagements n'apparaissent pas dans les plans du permis de construire. De plus, il convient de démontrer (par des photomontages) que ces aménagements seront suffisants pour limiter l'impact depuis les points de vue et de compléter les mesures de réduction des impacts le cas échéant, par exemple par la réalisation de merlons ou le choix de couleurs de façades.

⁹ Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement).

Par ailleurs, le projet est contigu à l'entrepôt actuellement exploité par FM France sans que l'harmonie entre les deux bâtiments (alignement des façades, circulations, aménagements paysagers) n'ait été analysée.

L'autorité environnementale recommande:

- *de présenter le patrimoine paysager et architectural (sites classés, inscrits, monuments historiques, mémoriaux de la grande guerre....) présent dans un rayon de dix kilomètres ;*
- *d'analyser l'impact du projet sur celui-ci en présentant des photomontages depuis ces points de vue ;*
- *d'analyser la coordination architecturale et paysagère avec l'entrepôt existant et contigu exploité par FM France, et d'une manière générale son insertion paysagère ;*
- *de compléter les mesures de réduction des impacts le cas échéant pour insérer le projet, voire requalifier la zone d'implantation.*

II.4.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site de projet est actuellement occupé par des terres agricoles cultivées. On trouve un bosquet à proximité immédiate du site, au nord-ouest, une haie au sud-est et une prairie à l'ouest.

Le site Natura 2000 le plus proche, la zone spéciale de conservation (ZSC), « Le domaine de Verdilly » est situé à environ quatre kilomètres du projet.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Une étude faune-flore (jointe en annexe 1 de l'étude d'impact) a été réalisée, dont le résumé est présenté pages 58 et suivantes de l'étude d'impact.

Elle est basée sur une analyse de la bibliographie et des inventaires de terrain réalisés en juin 2020 pour la flore, en septembre 2019, avril et juin 2020 pour les insectes et les mammifères, en mars 2020 pour les amphibiens, en avril et juin 2020 pour les reptiles, en janvier, mars, avril et juin 2020 pour les oiseaux et en juin 2020 pour les chauves-souris (cf. étude faune-flore page 29).

Ces inventaires ne couvrent pas un cycle biologique complet comme l'indique l'étude d'impact, mais ils sont réalisés à des périodes propices à l'observation des espèces.

L'étude précise que des inventaires supplémentaires ont été réalisés en 2021 et 2022 sur des secteurs à proximité de l'emprise du projet pour la compensation des zones humides.

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

➤ Prise en compte des milieux naturels

Concernant les habitats naturels, l'étude écologique (carte page 55) montre que la majorité de l'aire d'étude immédiate est occupée par des cultures (60 %) et une prairie. Les abords de l'emprise comprennent un boisement (Chênaie-Charmaie) qui est un habitat d'intérêt communautaire.

Concernant la flore, 128 espèces ont été recensées dans l'aire d'étude rapprochée, dont aucune protégée, cinq espèces patrimoniales (carte page 61 de l'étude d'impact) et trois espèces exotiques envahissantes. Ces espèces sont en dehors de l'emprise du projet.

Cependant, l'emprise a été élargie pour l'accès au site. L'étude faune flore indique (pages 152 et

156) qu'une espèce patrimoniale y a été observée, l'Ophrys abeille (protégée dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, mais non protégée dans le département de l'Aisne).

L'étude faune flore (page 153) indique que le projet détruira environ 1,5 hectare de prairies et 1 587 m² de talus arbustif. L'impact est qualifié de moyen pour le talus arbustif et les prairies.

Concernant la faune, plusieurs espèces protégées ont été recensées ou considérées comme présentes, du fait des habitats observés et de la bibliographie dans l'aire d'étude rapprochée :

- une espèce de reptile, le Lézard des murailles,
- deux espèces d'amphibiens, la Grenouille agile et le Triton palmé,
- 28 espèces d'oiseaux dont 25 sont nicheurs et trois présents ponctuellement en période de reproduction,
- une espèce de mammifère, le hérisson d'Europe,
- trois espèces de chauves-souris.

Ces espèces ont été principalement observées dans les espaces arborés (bosquet et haies) situés à proximité immédiate du projet, ainsi que dans la prairie mésophile située à l'ouest.

La partie nord-ouest est considérée comme d'enjeu moyen pour les habitats et la faune, du fait de la proximité du bosquet, le reste est considéré comme d'enjeu écologique faible.

Des destructions d'individus sont possibles en phase travaux ainsi que des dérangements (étude faune – flore pages 156, 157 et 160). Cet impact est globalement évalué comme faible. Or, la destruction d'espèces protégées est interdite.

L'autorité environnementale rappelle que la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ne doit être envisagée qu'en dernier recours et après démonstration de l'absence de solution alternative.

L'étude d'impact (pages 138 et suivantes) présente les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues.

Les haies et le bosquet ont ainsi été exclus du périmètre du projet, et une délimitation du projet par des barrières lors de la phase travaux est prévue afin d'éviter toute dégradation des milieux naturels les plus favorables à la biodiversité.

Le calendrier des travaux sera adapté en fonction des périodes de sensibilités de la faune, et un écologue devra être présent lors de la phase chantier. Cependant, le calendrier des travaux prévu n'est pas présenté dans l'étude d'impact.

Un « plan lumière » est également prévu en phases chantier et d'exploitation, mais il n'est ici question que de limiter les travaux de nuit. Rien d'autre n'est précisé.

Sont également prévues la création d'espaces verts à dominante herbacée, l'intégration de gîtes artificiels à chiroptères, une visite de contrôle des arbres gîtes potentiels qui devront être abattus...

De manière générale, les mesures proposées sont mal définies, et non contraignantes : par exemple page 150 de l'étude d'impact, le dossier indique « Selon la végétation en place, la mise en place d'un couvert végétal permanent pourra être envisagée avec des semences adaptées et une gestion extensive (par exemple, prairie humide pâturée ou fauchée). Des haies pourront être constituées et gérées de manière adaptée (taille non systématique et hors période de nidification) ». Les arbres qui devront être abattus ne sont pas cartographiés, de même que l'emplacement des mesures

compensatoires prévues (gîtes à chiroptères, implantation des haies...).

Par ailleurs, l'étude évoque la destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées, qui nécessite une demande de dérogation au titre de la protection des espèces.

L'autorité environnementale recommande de :

- *reprendre les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur la biodiversité, en leur donnant un caractère contraignant et non seulement de l'ordre du possible, en définissant de manière précise les actions à mener et leur localisation, afin que les impacts résiduels puissent être clairement évalués ;*
 - *démontrer que l'impact résiduel sera faible ;*
 - *compléter les mesures le cas échéant.*
- Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000

L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est présentée pages 257 et suivantes de l'étude faune-flore.

Elle porte sur un rayon de huit kilomètres autour du projet et n'est pas basée sur l'analyse des aires d'évaluation spécifique¹⁰ des habitats ou espèces d'intérêt communautaire ayant conduit à la désignation des sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet.

Au regard de la présence d'habitats naturels d'intérêt communautaire en limite du projet et d'espèces d'intérêt communautaire (Grenouille agile), il convient d'élargir l'analyse à l'ensemble des sites présents dans un rayon de 20 kilomètres et en s'appuyant sur l'analyse des aires d'évaluation spécifiques des habitats et espèces.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 en recensant l'ensemble des zones Natura 2000 dans un périmètre de 20 kilomètres autour du projet et en analysant l'ensemble des interactions possibles entre les milieux naturels du terrain du projet et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.

II.4.4 Ressource en eau et milieux aquatiques

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet se trouve au sein de l'aire d'alimentation de captages d'eau potable. Quatre captages sont plus particulièrement identifiés à proximité de Château-Thierry (annexe 10 de l'étude d'impact page 16).

Avec 14 hectares de surfaces imperméabilisées et la pollution diffuse des eaux pluviales due au trafic et au stationnement des poids lourds qui viendront sur la plateforme logistique, la gestion des eaux pluviales apparaît comme très importante. À cela s'ajoute les mesures à prendre pour la rétention et le traitement des eaux utilisées en cas d'incendie, les cellules de stockages étant

10 aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation du site Natura 2000 : 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

susceptibles d'abriter des matières dangereuses ou inflammables.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'eau et milieux aquatiques

Gestion des eaux

La gestion des eaux est abordée pages 38 et suivantes de l'étude d'impact.

Concernant les eaux usées, issues des sanitaires et du lavage des sols, elles seront rejetées dans le réseau d'assainissement communal.

Concernant les eaux pluviales, l'étude réalisée a montré une faible perméabilité rendant difficile l'infiltration. Elles ne seront pas rejetées dans le réseau de la collectivité mais dans un fossé au nord. Une convention de rejet est jointe en annexe 16 de l'étude d'impact.

Le réseau de collecte est prévu pour séparer les eaux pluviales non polluées, issues des toitures, de celles polluées, issues des voiries. Ces dernières iront dans un bassin de rétention, qui disposera en entrée de deux séparateurs hydrocarbures et en sortie d'une pompe de relevage qui sera mise hors tension automatiquement en cas d'activation de la détection incendie ou manuellement permettant ainsi de confiner les eaux de sinistre et d'isoler le bassin.

Dimensionné pour une pluie d'occurrence centennale et un rejet de un litre par seconde par hectare, le bassin prévu sera de 10 320 m³.

Une noue d'infiltration est prévue pour recueillir les eaux pluviales de la partie est des toitures, les autres iront dans le bassin de rétention.

Enfin, en ce qui concerne les eaux de sinistre, celles qui arriveront sur la voirie seront dirigées vers le bassin de rétention via des avaloirs. Pour les cellules susceptibles d'accueillir des matières inflammables, des zones de collecte de 500 m² sont prévues, ainsi qu'un système de réseaux souterrains permettant d'acheminer les eaux jusqu'au bassin. En cas de sinistre, les eaux confinées dans le bassin de rétention seront analysées, et si elles sont non conformes, elles seront évacuées en tant que déchets par une entreprise spécialisée.

Des conventions sont prévues avec les gestionnaires des réseaux pour les rejets des eaux pluviales et le traitement des eaux usées.

Zones humides

L'étude faune - flore comprend une caractérisation des zones humides sur les critères des végétations et de la pédologie. Elle a permis d'identifier sur la parcelle sur laquelle se situe le projet, d'une superficie de 20 hectares, 15,5 hectares de zones humides, pour le critère pédologique.

Cette zone humide sera détruite lors de la phase chantier.

Concernant les mesures, l'étude d'impact met en avant la réduction de l'emprise du projet initialement prévu, afin d'éviter deux hectares sur les 17,5 qui devaient être détruits. Mais aucun autre scénario d'implantation permettant d'éviter l'intégralité de cette zone n'est présenté.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie impose une compensation d'une superficie équivalente à 1,5 fois la superficie détruite, ce qui implique ici la restauration ou la création de 23,31 hectares de zones humides. Celle-ci doit se situer au sein de la même unité hydrographique et au plus proche de la masse d'eau concernée. Enfin, elle doit présenter des caractéristiques physiques et anthropiques similaires et avoir une équivalence fonctionnelle en termes d'habitats pour la faune et la flore et de fonction.

Le choix du site de compensation est présenté pages 222 et suivantes de l'étude faune, flore et zones humides, en annexe 1 de l'étude d'impact. Il est situé à une dizaine de kilomètres du projet vers

l'est, le long de l'autoroute A4.

La superficie de la zone proposée est conforme aux recommandations du SDAGE, avec 22 hectares de zones humides restaurées et 1,59 hectare créé.

La parcelle choisie est occupée actuellement par des cultures, comme celle qui sera détruite. Différentes mesures sont présentées pour la restaurer : l'obturation des drains souterrains, la mise en place d'une prairie, d'une lisière humide à hautes herbes, de haies et de fourrés arbustifs, et d'une gestion de la parcelle. Un suivi des mesures de compensation est également prévu.

Les mesures compensatoires prévues semblent suffisantes, à condition d'être appliquées et qu'elles fassent l'objet d'un suivi écologique de qualité.

II.4.5 Risques technologiques

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe à 450 mètres des habitations les plus proches.

Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) Seveso seuil haut, en raison de l'importance du projet et des matières stockées (77 000m² d'espace de stockage, 500 tonnes de matières dangereuses peuvent y être entreposées). Le site se trouve à proximité immédiate d'un autre site de la société FM France, lui aussi classé Seveso seuil haut. Un dernier site relevant de cette rubrique se trouve au sud de la commune, celui de l'entreprise WEPA GREENFIELDS SAS à environ six kilomètres. Sur la même zone industrielle, celle de l'Omois, on retrouve trois autres ICPE dont une classée Seveso seuil bas. Enfin, le projet se situe au sein d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) pour le site de FM France qui lui est contigu.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques

Les risques technologiques sont traités dans l'étude d'impact, pages 119 et suivantes et détaillés dans l'étude de dangers .

L'analyse préliminaire des risques (page 101 de l'étude de dangers) est basée sur celles des installations voisines (deux sites Seveso). Elle indique qu'il « n'est pas recensé de phénomènes dangereux à l'intérieur de chacune de ces deux plateformes pouvant avoir des effets sur la nouvelle plateforme d'Étrépilly ». Aucune donnée n'est cependant citée concernant les risques répertoriés lors des études de dangers de ces plateformes et les risques qu'elles ont sur les bâtiments avoisinants, pas plus que sur les mesures prévues en cas d'incident ou d'accident.

Il est précisé dans le résumé non technique de l'étude de dangers que les phénomènes dangereux de type « explosion, incendie etc » (page 16 du résumé non technique de l'étude de dangers) ont été recensés dans les analyses de risques. Ces phénomènes sont listés (tableau 3) .

Les principaux risques identifiés sont les risques d'incendie dans les cellules de stockage, qui selon les matières entreposées, peuvent avoir pour effets des explosions, l'émanation de fumées toxiques, le dégagement d'une forte chaleur et la propagation de l'incendie aux cellules adjacentes, aggravant ainsi le phénomène.

Les mesures citées pour limiter les risques d'incendie et sa propagation sont listées dans un tableau récapitulatif en page 147 de l'étude de dangers :

- la prévention de tout stockage incompatible au sein d'une même cellule,
- la maîtrise des conditions de stockage dans les cellules (nombre de palettes, hauteur, quantités, etc),
- l'installation d'un merlon afin de fournir une protection thermique passive,
- la présence d'installations fixes d'extinction automatique à l'eau,
- l'installation de parois et de murs coupe-feu entre les cellules,
- la création d'un bassin de confinement des eaux d'extinction d'incendie.

Sont également prévues des bornes incendie à 100 mètres maximum de chaque cellule de stockage, distantes les unes des autres de 150 mètres maximum.

Le risque lié aux panneaux photovoltaïques est traité rapidement page 105 de l'étude de dangers, celle-ci concluant que leur présence sera sans incidence sur les calculs des conséquences d'un incendie.

Pour le risque incendie, les flux thermiques¹¹ ont été calculés selon la méthode Flumilog, mais suite à une erreur dans les indices des cellules, seul le tableau de synthèse a été corrigé (étude de dangers page 122). Des schémas de ces résultats sont présentés dans le résumé non technique pages 19 et 20 de l'étude de dangers.

Il est conclu que des effets thermiques, en cas d'incendie, sortent du site pour le stockage dans plusieurs cellules. Notamment, il est indiqué que le stockage d'aérosols extrêmement inflammables ou inflammables de catégorie 1 ou 2 au titre de la rubrique 4320 en densification autostore (système de stockage automatisé) dans la cellule 6 ne peut pas être autorisé, du fait de la sortie de flux thermique de 5 kW/m² (ayant des effets létaux graves pour la vie humaine). Le projet ayant été revu en conséquence avec des limitations et adaptation de la nature des produits stockés dans les cellules, l'étude conclut page 132 que seuls des effets thermiques 3 kW/m² sortiront du site et le risque est jugé acceptable (page 155).

En conclusion, conformément à la méthodologie définie par la circulaire du 10 mai 2010 pour les établissements à risques majeurs, l'étude de dangers reprend la matrice de criticité et d'acceptabilité du risque présentée ci-après. Elle indique le positionnement des différents accidents majeurs associés aux phénomènes dangereux générés par le site entraînant des conséquences vers les populations voisines du site. La zone verte est celle de l'acceptabilité.

¹¹ 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.

Gravité des conséquences sur les personnes exposées au risque	Probabilité				
	E	D	C	B	A
Désastreux					
Catastrophique					
Important					
Sérieux					
Modéré	PhD9 PhD1d-P PhD4b-P PhD5-P PhD6b-P PhD7a-P PhD8-P		PhD5 PhD8		

Tableau 41 : Grille de positionnement des accidents majeurs (sans prise en compte des recommandations)

L'autorité environnementale note cependant que l'étude des dangers montre que des effets irréversibles sortent du site avec les mesures de maîtrises de risques à prendre. La cartographie est présentée.

La persistance de ces risques nécessite d'approfondir la réflexion pour contenir les effets thermiques à l'intérieur de la propriété.

L'autorité environnementale recommande :

- de compléter l'étude de dangers en prouvant qu'il n'y a pas de risques supplémentaires dus à la présence des deux autres établissements Seveso à proximité ;
- d'approfondir la réflexion pour contenir les effets thermiques à l'intérieur de la propriété.

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

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Un plan climat, air, énergie territorial est en cours d'élaboration sur le territoire du sud de l'Aisne, englobant la communauté d'agglomération de la région de Château-Thierry, avec pour objectif d'inciter à la baisse des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique.

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 génère du trafic routier, source de nuisances atmosphériques et de gaz à effet de serre.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Les impacts du projet sur le trafic et la qualité de l'air sont abordés pages 102 et suivantes de l'étude d'impact. L'étude indique que la plateforme accueillera 300 véhicules légers par jour, soit 600 mouvements (allers et retours), dus aux déplacements des employés, ainsi qu'environ 140 camions par jour, soit 280 mouvements (allers et retours). Cela amènera à une augmentation de trafic de +7% sur la route départementale RD1 et de +0,3% sur l'autoroute A4.

Concernant la qualité de l'air, le dossier aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en pages 107 et suivantes de l'étude d'impact.

L'outil Ecotransit World est utilisé pour mesurer les émissions de polluants atmosphériques induites par l'augmentation du trafic. Le dossier ne reprend pas les données de la station ATMO¹² Hauts-de-France la plus proche, ce qui lui aurait permis de mesurer l'impact du projet par rapport à la pollution atmosphérique existante. Il est ainsi impossible de mesurer l'impact du projet sur la qualité de l'air du territoire.

Or, l'analyse conclut qu'il « n'y aura pas d'incidence notable sur la qualité de l'air » (p.109). Il conviendrait de le justifier au regard de la pollution existante et des seuils réglementaires et de l'OMS (organisme mondial de la santé).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en effectuant un état initial de la qualité de l'air avant projet et en étudiant les impacts de celui-ci sur les données observées afin de déterminer si l'augmentation du trafic amènerait à dépasser les seuils réglementaires et de compléter les mesures de réduction le cas échéant.

Concernant l'énergie, l'étude d'impact comporte une évaluation du potentiel en énergies renouvelables pages 178 et suivantes. Le projet prévoit l'installation de panneaux photovoltaïques sur une partie de la toiture des entrepôts, sur les cellules 2, 5 et 8. Cependant les besoins en énergie ne sont pas évalués.

Concernant le climat, l'étude d'impact (page 101) indique sommairement que le projet n'aura pas d'impact. Pourtant l'augmentation de trafic sera source d'émissions de gaz à effet de serre.

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 écologique¹³.

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

13 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

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.

Afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, des mesures sont toutefois présentées. L'entreprise mise sur plusieurs leviers (pages 40, 41, 169 et suivantes de l'étude d'impact) :

- l'utilisation d'énergie renouvelable (panneaux photovoltaïques) ;
- l'utilisation du « pooling », qui consiste à mutualiser les commandes entre clients, et ainsi d'augmenter, selon les données fournies, de 30 % la charge des camions, et de réduire de 30 % les trajets de camions vides ;
- augmenter de 50 % l'efficacité des camions, avec une flotte récente qui suit l'évolution de la norme Euro 5 ;
- réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée par les camions, en utilisant du biocarburant ou de l'hydrogène.

L'étude évoque le mode de transport ferroviaire pour une partie du transport de marchandises et la présence de pistes cyclables pour les déplacements domicile-travail, mais sans analyse approfondie.

L'étude aurait pu présenter les mesures prises par les entrepôts voisins (covoiturage...) et ensuite analyser les mesures possibles en synergie avec ceux-ci.

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 ;*
- *compléter l'étude d'une analyse des possibilités de synergie avec les entrepôts voisins.*

Le dossier ne précise pas quelle proportion d'énergie consommée sera couverte par la production des panneaux photovoltaïques ni le bilan carbone du projet d'entrepôt intégrant les panneaux photovoltaïques.

L'autorité environnementale recommande de :

- *préciser l'estimation du bilan carbone du projet en analysant son cycle de vie, sans omettre les panneaux photovoltaïques ;*
- *préciser la consommation totale d'énergie du bâtiment logistique et sa couverture par la production des panneaux photovoltaïques ;*
- *prévoir des mesures complémentaires le cas échéant, pour limiter la consommation d'énergie du bâtiment logistique et compenser les émissions de gaz à effet de serre.*