



## PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

*Direction Régionale  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement*

Lille, le

**18 AOUT 2017**

### **Avis de l'Autorité environnementale**

**Objet : avis de l'Autorité environnementale sur le projet de création d'une plate-forme logistique situé sur la commune de SENLIS (60).  
Réf : 2017-0204**

Le projet de création d'une plate-forme logistique situé chemin des rouliers sur la commune de SENLIS (60) est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 39° [Travaux, constructions et opérations d'aménagement y compris ceux donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté] du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, en vigueur à la date du dépôt du dossier.

Le présent avis porte sur la version de juin 2017 de l'étude d'impact, transmise dans le cadre d'une demande de permis de construire reçue en Mairie de SENLIS le 03 juillet 2017 (PC n°060-612-17-T0010).

#### **1. Présentation du projet**

Situé à l'est de la commune de Senlis, le projet occupera le site dit des "portes de Senlis", initialement prévu pour une zone d'activités mixte, laquelle n'a jamais été administrativement et techniquement réalisée, le permis d'aménager ayant été retiré par le pétitionnaire initial. Le projet, désormais dédié uniquement à une plate-forme logistique, sur des terres agricoles et naturelles incluant une voie interne, diffère de celui examiné par l'Autorité environnementale le 10 juin 2015. Seul un hôtel, en cours de travaux, à proximité immédiate de la plate-forme logistique subsiste du projet initial.

Sur un terrain d'assiette d'environ 16,55 hectares, la plate-forme logistique se compose :

- de voiries avec des accès sur la RN330, la RN324 et le giratoire qui forme leur intersection
- de parcs de stationnement : 600 places de stationnement pour les véhicules légers (VL), 120 places de stationnement pour les poids lourds (PL)
- d'un bâtiment d'environ 54.000 m<sup>2</sup> et d'une hauteur de 14m

L'activité de la plate-forme logistique consiste à acheminer par poids lourds des marchandises qui sont déchargées au niveau des quais, déballées et convoyées automatiquement dans les différentes zones du bâtiment, avant d'être réexpédiées en sortie vers leurs nouvelles destinations géographiques dans des centres de distribution.

La société locataire du site emploiera entre 1200 et 1800 salariés travaillant en 3X8, avec une pointe d'activités entre novembre et janvier.



Plan de situation et plan masse



Vue aérienne – angle est



## **2. Qualité de l'étude d'impact**

L'étude d'impact répond globalement aux dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement, ce qui permet l'identification des enjeux suivants :

- la mobilité et les déplacements ;
- l'insertion paysagère du projet ;
- la biodiversité et la protection des espèces.

En ce qui concerne la forme de la présentation, *un tableau synthétique présentant les impacts du projet avec les mesures d'évitement, réduction, et compensation satisfierait davantage le principe d'information du public.*

## **3. Prise en compte de l'environnement**

### **3.1. La mobilité et les déplacements**

Le site est relié à l'autoroute A1 par la bretelle nord (vers Lille ou en provenance de Lille) via la RN330 et par la bretelle sud-est (vers Paris ou en provenance de Paris) via la RN324. Il est d'autre part relié au centre ville de Senlis par cette même RN324. Il bénéficie d'une bonne accessibilité locale par le réseau des routes départementales qui convergent sur Senlis (notamment la RD1324 vers Crépy-en-Valois, la D1017 vers Pont-Sainte-Maxence, la RD1330 vers Creil, la RD924 vers Chantilly).

Les flux de marchandises devraient très majoritairement emprunter l'A1. Les poids lourds accèderont au site par les RN330 et 324 et par le chemin des rouliers, qui est une voie latérale réservée aux PL.

La gare de Senlis n'étant plus en activité, le réseau des transports collectifs locaux ne desservant pas le site, la majorité des déplacements des employés seront dans un premier temps réalisés par le moyen de véhicules particuliers motorisés. Le nombre important d'employés envisagé (150 pour l'administration et 1.050 personnes pour la manutention) laisse penser que l'aire géographique de leur résidence sera relativement vaste et diffuse. Pour autant, les routes menant au site étant en nombre limité, des solutions de transports collectifs (de type covoiturage ou navette) devraient pouvoir être rapidement mises en place.

Sur ce dernier point, le dossier évoque la création d'une navette par bus. Une telle solution devrait être envisagée dans le cadre plus large d'un plan de déplacement d'entreprise, combinant plusieurs moyens pour éviter l'autosolisme.

La liaison au centre-ville de Senlis, lieu de résidence prévisible pour un certain nombre d'employés, pourrait être le support de déplacements domicile-travail en modes doux. Un partenariat entre la ville de Senlis et l'employeur permettrait de concevoir, de financer et de réaliser les liaisons douces (aujourd'hui inexistantes) les plus pertinentes pour rallier le site.

Il est à noter que le projet s'inscrit dans une démarche de certification « BREEAM Very Good », initiative visant, entre autres, à mettre en œuvre des actions en faveur d'une accessibilité moins impactante sur l'environnement (accessibilité TC, covoiturage, mise à disposition d'équipements pour le vélo, les bornes de recharge des véhicules électriques, etc.).

Il semble, de ce point de vue, que les parkings dévolus au stationnement des véhicules particuliers soient surdimensionnés. Il devrait être possible à moyen terme, en fonction de l'avancement du plan de déplacement de l'entreprise, de réduire fortement l'espace dévolu à ces parkings, de façon à permettre par exemple, à plus long terme, la densification du site par de nouvelles implantations. *La réduction de l'imperméabilisation des places de parkings et la réserve d'emplacements pour les cycles, le covoiturage et les bornes électriques pourraient d'ores et déjà être proposées.*

*Les partenaires publics et privés sont fortement attendus pour que le projet puisse rapidement réduire ses impacts sur l'environnement du point de vue des déplacements, et notamment du déplacement des employés.*

Les infrastructures routières présentes aux abords du site absorbent des niveaux de circulation relativement importants avec notamment :

- l'A1, plus de 72.200 véhicules/jour en TMJA dont 21,4% de PL (source SETRA 2007 selon le dossier du pétitionnaire) / 83.600 véhicules/jour dont 18% de PL au droit de Senlis (données 2015 fournies par la SANEF)
- la RD 1324, 10.568 véhicules/jour en TMJA (dont 11,6% de PL)
- la RN 330, 8.504 véhicules/jour en TMJA dont 20% PL (cartographie des trafics 2015 – DIR Nord)
- la RN 324, 16.055 véhicules/jour en TMJA dont 12% de PL (conseil départemental de l'Oise, 2007).

Au regard du trafic actuel constaté sur les différents axes routiers, notamment la part des PL (dont le trafic induit par le projet pourrait représenter jusqu'à 8 % du trafic PL sur l'A1), l'impact prévisible du projet n'est pas négligeable. *Le dossier pourrait être complété sous cet angle de façon à mettre en évidence les mesures visant à réduire cet impact.*

### **3.2. L'insertion paysagère**

Le projet est localisé au sein du site classé de la vallée de la Nonette, en entrée de la ZAC des "portes de Senlis", sur une ancienne parcelle agricole en périphérie de l'agglomération de Senlis, dans un paysage marqué par la présence de l'autoroute A1 (vue depuis la RD1324) et la route nationale RN330.

Ce projet de plate-forme logistique s'étend sur une vaste surface occupée pour moitié par le bâtiment (5,5 hectares) et pour le reste par des zones de stationnement, voiries et espaces verts assez conséquents (28% de la surface soit 4,7 hectares).

La charte architecturale reprend les codes de construction (parallélépipède à toit plat) et les couleurs du futur utilisateur du bâtiment (dégradé de gris anthracite pour les façades avec acrotère de couleur ceinturant le bâtiment s'inspirant du logo de l'entreprise). Le traitement du bardage du bâtiment par une couleur foncée devrait favoriser, malgré la hauteur de celui-ci (13m90 à l'acrotère), l'insertion de cet imposant volume. Seule la perception du bandeau jaune en haut du bâtiment, perceptible jusqu'à 1 km, restera prégnante dans le paysage.

Le traitement paysager fait appel à des essences locales bannissant tous résineux ou arbres « exotiques ». La densité de plantation devrait participer à masquer les espaces de stationnement et à atténuer en partie le volume imposant du bâtiment. Pour une meilleure insertion, il serait toutefois souhaitable que les arbres ceinturant le bâtiment puissent atteindre la hauteur de ce dernier à l'âge adulte et, à défaut de le masquer complètement, jouer un rôle de filtre.

Pour autant, dans la mesure où une conduite de gaz longe la partie sud du site, il sera nécessaire de concilier l'enjeu de « camouflage » arboré du site et celui de préservation du réseau de transport du gaz.

### **3.3. La biodiversité et la protection des espèces**

L'étude écologique ne décrit pas la méthodologie de prospection, et la période d'inventaire est exclusivement centrée sur la reproduction des passereaux (printemps) au détriment des autres périodes de l'année où d'autres groupes pourraient être plus facilement contactés (été pour les orthoptères notamment). Le site n'est en outre pas seulement un lieu de reproduction mais un espace de repos et d'alimentation (notamment pour les chauve-souris).

Il est à noter que le dossier évoque les listes rouges d'Île-de-France, alors qu'il convient de prendre comme référence les données des listes rouges de l'ex-région Picardie. Seules 5 espèces d'oiseaux

sont indiquées dans le dossier alors que la diversité des habitats laisse supposer la présence d'une vingtaine d'espèces a minima (dont l'avifaune des milieux buissonnants et les espèces ubiquistes).

Au vu de l'état initial présenté, il n'est pas aisé de se prononcer sur les niveaux d'enjeux annoncés, ni sur le déroulé de la séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC). Il n'est pas possible dans ces conditions de conclure sur l'absence d'impact résiduel pour la biodiversité, bien que certaines mesures présentées (comme la préservation des bermes routières et l'adaptation du calendrier de travaux) sont de fait des mesures bénéfiques pour l'ensemble des espèces.

#### 4. Conclusion

Le projet de construction d'une plate-forme logistique artificialisera 16,55 hectares de terres agricoles et naturelles.

Afin de réduire l'impact de cette artificialisation, l'Autorité environnementale recommande :

- d'étayer le résumé non technique par un tableau synthétique comprenant la liste des impacts accompagnés des mesures d'évitement, réduction et compensation, et ceci particulièrement sur les aspects liés à la biodiversité et aux déplacements ;
- que le pétitionnaire s'engage dans une démarche de type « plan de déplacement d'entreprise » en lien avec la ville de Senlis ;
- que sans attendre, le pétitionnaire fasse évoluer son projet sur l'aspect parc de stationnement des véhicules particuliers, de façon à réduire l'imperméabilité des places de parking, et à ménager les emplacements réservés (bien positionnés à proximité du bâtiment) pour les cycles, le covoiturage et les bornes de recharge électrique ;
- que le pétitionnaire prenne l'attache de l'organisme de transport de gaz pour sécuriser son paysagement.

Pour le Préfet et par délégation,  
Pour le Directeur régional de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement,  
Le directeur adjoint

Yann GOURIC



