



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 m² 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 paysage.

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

Yann GOURIC





DREAL Hauts de France
44 rue de Tournai
CS 40259
59019 LILLE Cedex

A l'attention de Monsieur le Préfet

Paris, le 7 septembre 2017

Lettre recommandée AR n° 1A 143 674 02629

**Objet : Projet de construction d'une plateforme logistique à Senlis (60)
Réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale**

Monsieur le Préfet,

Vous nous avez fait parvenir le 18 Août 2017 l'avis de l'Autorité Environnementale dans le cadre de l'étude d'impact qui a été jointe à notre dossier de demande de Permis de Construire N° 060-612-17-T0010 concernant la création d'une plateforme logistique situé sur le Parc d'Activité des Portes de Senlis à Senlis (60).

En réponse à cet avis, nous vous apportons les éléments de réponses suivants :

Tableau de synthèse « Eviter, Réduire, Compenser »

Un tableau de synthèse reprenant les principaux impacts du projet et les mesures d'évitement, réduction, compensation est joint au présent courrier.

Plan de déplacement

La ville de Senlis n'est effectivement pas desservie par le réseau ferré. Les gares les plus proches sont à Orry-la-ville, Chantilly-Gouvieux et Creil. Elles permettent d'accéder aux réseaux suivants :

- + Ligne Transilien Paris Gare du Nord
- + Ligne RER D

La ville de Senlis est cependant dotée d'un riche réseau de bus départemental et régional :

- + **Chantilly-Gouvieux** : Bus n°15
- + **Orry-la-ville-Coye** : Bus n°13.
- + **Creil**: Bus n°07

62, Rue de la Chaussée d'Antin, 75009 Paris, France
Gestion Immobilière G5650 / Transaction sur immeubles et fonds de commerce T13394 - Paris, Covea Caution - 10, bd Marie et Alexandre Oyon 72013 Le Mans cedex 2
T: 0033 1 55 35 08 51 | F: 0033 1 55 35 08 79 | mailto:info-eu@goodman.com | http://www.goodman.com

Goodman France SARL
Capital de EUR 5.000.002
408 627 354 RCS Paris
TVA FR51 408 627 354
BNP Paribas Fortis FR76 3000 4022 0900 0105 5460 682 BNPAFRPPCI



- + **Crépy-en-Valois** : Bus n°62
- + **Le Plessis-Belleville** : Bus n°20
- + **Pont Sainte Maxence / Verberie** : Bus n°10A
- + **RER station of Charles de Gaulle Airport**: bus n° 31

Toutes ces lignes marquent l'arrêt à la gare routière de Senlis.

La commune de Senlis apporte un complément à ces lignes via son réseau de TUS (Transport Urbain Senlisien). Il s'agit d'un réseau entièrement gratuit composé de 5 lignes et qui dessert les zones d'activités de la ville. La mairie nous a déjà confirmé que la nouvelle zone des Portes de Senlis sera desservie par le réseau du TUS. En effet, cette situation avait déjà été anticipée par la mairie et son prestataire TransDev qui avaient mis en option dans leur marché la création d'une 6^{ème} ligne pour desservir le parc.

Enfin, des navettes privées seront mises en place et gérées par l'utilisateur. Comme indiqué dans notre étude, un accès spécifique et des places de stationnement sont prévus pour ces navettes qui pourront entrer directement sur notre site

Stationnement

Le nombre de places de stationnement ne peut pas être réduit à ce stade du projet car nous ne connaissons pas à ce jour l'origine géographique de nos employés et le moyen de transport qu'ils auront à disposition (voitures, vélos, deux-roues motorisés, etc). De même nous n'avons pas à ce jour de garantie formelle quant à la mise en place du réseau de transport en commun et les zones de la commune qu'il desservira.

L'imperméabilisation et la gestion des eaux pluviales de parking des véhicules légers a été finement étudiée. Ainsi l'infiltration de ces eaux pluviales a été privilégiée. Réduire d'avantage l'imperméabilisation des parkings des véhicules légers en choisissant par exemple d'installer des dalles de type « evergreen » n'offre pas de garantie de pérennité suffisante compte tenu du trafic attendu sur ces espaces.

On notera que les abris vélos et motos sont localisés sur le plan masse à proximité du bâtiment.

Concernant les places de stationnement pour les véhicules électriques, un certain nombre de places de parking seront pré-équipés de fourreaux enterrés afin de pouvoir être aisément raccordées à des bornes de recharge électrique ultérieurement. Ce réseau pourra être étendu selon les besoins au fur et à mesure de l'évolution du parc automobile de notre personnel.

Nous laissons à l'exploitant final le soin de délimiter des zones de stationnement pour le covoiturage en fonction de ses besoins (simple marquage au sol à mettre en place qui n'entre pas dans le cadre d'une demande de permis de construire).

Canalisation de gaz

62, Rue de la Chaussée d'Antin, 75009 Paris, France
Gestion Immobilière G5650 / Transaction sur immeubles et fonds de commerce T13394 - Paris, Covea Caution - 10, bd Marie et Alexandre Oyon 72013 Le Mans cedex 2
T: 0033 1 55 35 08 51 | F: 0033 1 55 35 08 79 | mailto:info-eu@goodman.com | http://www.goodman.com

Goodman France SARL
Capital de EUR 5.000.002
408 627 354 RCS Paris
TVA FR51 408 627 354
BNP Paribas Fortis FR76 3000 4022 0900 0105 5460 682 BNPAFRPPCPI



Nous avons d'ores et déjà pris attache avec GRT Gaz afin de sécuriser notre volet paysager. Des premiers retours que nous avons, la conduite de gaz se situe au sud du chemin des Rouliers et n'aura par conséquent pas d'impact sur notre projet de paysagement.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de notre considération distinguée.

Eric BOUTOILLE
Directeur Technique

PJ : Tableau de synthèse

CATEGORIE	IMPACTS EN PHASE D'EXPLOITATION	MESURES VISANT A EVITER, REDUIRE, COMPENSER	MESURES DE SUIVI
	Nature des impacts permanents		
CONTEXTE PHYSIQUE			
Hydrographie / Hydrologie/ Ressource en eau	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de débits liés à l'imperméabilisation des sols induisant une modification de l'écoulement sur les milieux récepteurs - Apports supplémentaires d'eaux pluviales pouvant entraîner une surcharge du réseau - Potentialité de pollution des eaux de ruissellements, notamment en matières en suspension provenant de l'érosion des surfaces aménagées et de la circulation routière (usure de la chaussée et des pneumatiques, émission de gaz polluants et à la corrosion d'éléments métalliques...) - Augmentation de la consommation en eau potable sur la commune - Risque de pollution accidentelle du réseau d'eau potable 	<p><u>Mesures d'évitement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Infiltration des eaux pluviales de toiture et de parking VL <p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour une occurrence de pluie cinquantennale ⇒ Dispositif de disconnexion mis en place au niveau de l'arrivée du réseau d'eau potable sur le site afin de protéger le réseau public de tout retour d'effluents ⇒ Mise en place d'un système d'isolement des réseaux d'eaux pluviales manuel et automatique asservi au déclenchement du système d'extinction automatique. ⇒ Mise en place de séparateurs à hydrocarbures sur les eaux pluviales de voiries lourdes afin d'abattre la pollution véhiculées par lesdites eaux 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Entretien préventif dispositif d'isolement des réseaux d'eaux pluviales ⇒ Maintenance annuelle du dispositif de disconnexion ⇒ Contrôles préventifs du bon état et de l'étanchéité des réseaux de collecte ⇒ Mise en place de points de prélèvement en amont des points de rejet vers le réseau public ⇒ Surveillance annuelle des rejets dans le réseau public communal ⇒ Entretien des séparateurs à hydrocarbures au moins une fois par an
Hydrogéologie	<ul style="list-style-type: none"> - Aucune utilisation de la ressource en eau souterraine locale n'est prévue dans le cadre du projet - Aucun rabattement permanent d'aquifère, d'ouvrage enterré ou d'affouillement n'est programmé en phase d'exploitation - Pollution accidentelle à envisager (déversement d'hydrocarbures notamment) - Le terrain est en dehors des périmètres de protection de tout captage d'eau potable. 	<p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Mise en place de séparateurs à hydrocarbures sur les eaux pluviales de voiries lourdes afin d'abattre la pollution véhiculées par lesdites eaux ⇒ Mise en place de rétentions afin d'éviter la pollution des eaux souterraines en cas d'incendie 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Entretien des séparateurs à hydrocarbures au moins une fois par an ⇒ Contrôles préventifs du bon état et de l'étanchéité des réseaux de collecte
Sols pollués	<ul style="list-style-type: none"> - Déversement ou fuite possibles (gasoil) venant des véhicules ou d'aires de stationnement (parking), les surfaces et les réseaux étant en grande partie étanche 	<p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Mise en place de séparateurs à hydrocarbures sur les eaux pluviales de voiries lourdes afin d'abattre la pollution véhiculées par lesdites eaux ⇒ Mise en place de rétentions afin d'éviter la pollution du sol et donc des eaux souterraines en cas d'incendie 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Entretien des séparateurs à hydrocarbures au moins une fois par an ⇒ Contrôles préventifs du bon état et de l'étanchéité des réseaux de collecte
Air	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic routier à l'origine de rejets atmosphériques représentés par : <ul style="list-style-type: none"> • l'envol de poussières lié à la circulation des véhicules sur site, • les émissions liées au gaz d'échappement (CO2, NOx...) - les gaz de combustion des rooftop et pompe du système de protection incendie 	<p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Limitation de la vitesse des véhicules sur le site ⇒ Consigne donnée au chauffeur d'arrêter le moteur du véhicule durant les phases de chargement/déchargement ⇒ Fonctionnement des rooftop limité aux périodes froides ⇒ Utilisation ponctuelle et limitée aux essais obligatoire ou en cas de sinistre du système d'extinction automatique et du réseau incendie 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Vérification périodiques et maintenance des roof top et de la pompe du système de protection incendie et enregistrement dans un registre
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet sera générateur de bruit principalement lié à la circulation des véhicules légers et poids-lourds et aux chaudières 	<p><u>Mesures d'évitement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Circulation des poids-lourds visant à éviter le passage au droit de l'hôtel <p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Etude acoustique ayant permis de dimensionner des écrans acoustiques sous forme de 3 merlons isolant les principales voies de circulation et de stationnement du site 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Une mesure des niveaux sonores en limite de propriété et une mesure d'émergence dans les zones à émergence réglementée seront effectuées dans un délai de 3 mois à compter de la date de mise en service des installations puis tous les 5 ans. ⇒ Maintien des merlons et garantie du respect des hauteurs minimales nécessaires
Le paysage	<ul style="list-style-type: none"> - Accroissement des surfaces artificialisées - Construction d'un bâtiment de taille imposante dans son environnement à la fois industriel et rural. - Suppression des composantes végétales actuelles au sein du périmètre d'assiette du projet 	<p><u>Mesures d'évitement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Diminution de la hauteur du bâtiment initialement prévue à 15 m et réduite à 13,70 m <p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Choix d'une couleur foncée pour les façades du bâtiment atténuant sa masse ⇒ Aménagement paysager du site avec principalement des bandes boisées périphériques et des alignements d'arbres et des haies sur le site, au niveau des circulations et des parkings des véhicules légers. 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Entretien de l'aménagement paysager régulier ⇒ Mise en œuvre de bonnes pratiques notamment en ce qui concerne le désherbage

<p>Zones d'intérêt écologique réglementaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le bâtiment n'engendrera pas de perturbations, à court ou long terme, sur les différents zonages réglementaire (APPB, ZSC, ZPS, SIC, Site classé, Site inscrit) - Le site n'aura pas d'interaction avec la zone Natura 2000 la plus proche et n'aura pas d'impact. 	<p>⇒ Le projet n'aura pas d'incidence sur les habitats présents au sein des sites Natura 2000 localisés dans un rayon de 20 km autour de la zone d'étude</p>	<p>Sans objet</p>
<p>Habitats floristiques et espèces végétales</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de sensibilité particulière 	<p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Création d'espaces verts ⇒ Choix d'espèces végétales indigènes 	<p>Sans objet</p>
<p>Espèces animales et habitats d'espèces (volet faisant l'objet d'une demande de dérogation spécifique au titre des espèces protégées pour les amphibiens et les reptiles)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Insectes :</u> - Présence en bordure du site d'une espèce protégée (Osmoderma eremitta) : un seul individu contacté en dehors de son biotope habituel. - <u>Oiseaux :</u> - Pas d'espèce sensible recensée - <u>Mammifères :</u> - Pas d'espèce sensible recensée - <u>Amphibiens et reptiles :</u> - Non concerné 	<p><u>Mesures d'évitement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Préservation des bermes routières (accotement) zone de passage de l'Osmoderma eremitta <p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Défrichage hors période de nidification ⇒ Plantation d'arbres et d'arbustes pouvant créer de nouveaux biotopes favorables ⇒ Gestion des éclairages extérieurs ⇒ Gestion différenciée des prairies et pelouses 	<p>Sans objet</p>
<p>Environnement humain / santé</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'habitations à proximité du site. - Présence d'un hôtel à proximité immédiate. 	<p><u>Mesures d'évitement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Circulation des poids-lourds visant à éviter le passage au droit de l'hôtel <p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Limitation de la vitesse des véhicules sur le site ⇒ Rejet des gaz de combustion conforme aux normes en vigueur ⇒ Mise en place de protections acoustiques à l'est pour protéger l'hôtel 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Entretien de l'aménagement paysager régulier ⇒ Surveillance de la hauteur des merlons
<p>Gestion des déchets</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Production de déchets ménagers (ordures ménagères résiduelles et tri sélectif) - Déchets d'emballages non souillés (papier, cartons, films plastiques) - Bois (Palettes déclassées) - Papiers usagés - Batteries usagées (maintenance des chariots électriques) - Tubes fluorescent, ampoules usagées, équipements électriques et électroniques (maintenance générale du bâtiment) - Boues hydrocarbonées (séparateur à hydrocarbures) - Déchets verts (entretien des espaces verts) - Déchets métalliques (aménagement des zones de stockage) 	<p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Limitation de la génération des déchets ⇒ Mise en place d'une gestion des déchets ⇒ Tri des déchets ⇒ Traitement/élimination des déchets conformément aux normes en vigueur 	<p>Mise en place d'un registre des déchets</p>

<p>Transport et trafic routier</p>	<p>- D'après l'étude trafic, le trafic généré est estimé de la façon suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">○ Poids-lourds : 577 PL/jour○ Personnel + visiteurs : 1 620 VL/jour <p>- Augmentation du trafic sur la RN324 : le trafic généré représentera 13% du trafic actuel de cet axe</p> <p>- Gêne des riverains</p> <p>- Encombrement de la voirie publique</p>	<p><u>Mesures de réduction / Compensation</u></p> <ul style="list-style-type: none">⇒ Les poids lourds auront un accès direct à la nationale puis à l'autoroute sans traverser de zones habitées.⇒ Mise en place d'un parking PL pour éviter l'encombrement de la voirie publique.⇒ Mise en place d'abris vélos sur le site <p>Mise en place avec la commune de ligne de bus vers le centre-ville de Senlis (arrêt de bus ou navette prévu sur site)</p>	<p>Sans objet</p>
---	---	--	-------------------