



Mission régionale d'autorité environnementale  
Île-de-France

**Avis délibéré en date du 18 juin 2020  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet « Chimirec » de construction et d'exploitation d'une installation  
de tri, transit, regroupement et traitement de déchets dangereux  
à Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet « Chimirec » de construction et d'exploitation d'une installation de tri, transit, regroupement et traitement de déchets dangereux à Aulnay-sous-Bois dans le département de la Seine-Saint-Denis. Il intervient dans le cadre des procédures d'autorisation environnementale (au titre des installations classées pour la protection de l'environnement) et de permis de construire.

Le projet s'implante sur l'ancien site PSA d'Aulnay-sous-Bois. Il fait suite à l'obligation pour les activités de « Chimirec » de libérer les terrains qu'elles occupent actuellement à Dugny afin qu'y soit réalisé un projet en vue de l'organisation des jeux olympiques de 2024. Le projet Chimirec consiste notamment, sur une emprise d'environ 5,7 ha, en la construction d'un bâtiment principal d'exploitation de 21 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher à usage industriel, ainsi que d'un bâtiment de bureaux accueillant le siège de Chimirec. Au total, 180 personnes seront employées sur le site.

Enfin, le projet « Chimirec » est concomitant au projet « Fifty » voisin, qui développe des entrepôts logistiques sur environ 80 000 m<sup>2</sup> d'un lot contiguë du même site. Une demande de permis de construire commune a été déposée par la société Fifty.

La MRAe recommande en premier lieu, au vu du dossier commun de permis de construire, de justifier le choix de considérer qu'il s'agit de deux projets distincts faisant l'objet de deux études d'impact distinctes.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique qu'un projet urbain, porté par la commune d'Aulnay-sous-Bois, est en cours d'élaboration à proximité immédiate des deux projets et portant sur une autre partie de l'ancien site PSA. Ce projet, en cours de définition, prévoit un programme important d'activités (454 000 mètres carrés au total), de logements (99 000 mètres carrés), d'équipements et d'espaces publics.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont la pollution des sols, les risques industriels, le trafic routier et les pollutions associées, ainsi que les eaux pluviales, la biodiversité et le paysage.

Pour ce projet et son étude d'impact, la MRAe recommande :

- de présenter l'articulation des deux projets Chimirec et Fifty avec le projet urbain d'ensemble prévu par la commune et la manière dont l'étude d'impact du projet urbain intégrera les activités logistiques et industrielles en cours de développement sur l'ancien site PSA ;
- de préciser dans l'étude d'impact, si d'autres sites que l'ancien site PSA d'Aulnay ont été envisagés pour l'installation des activités de Chimirec Dugny et le cas échéant les motifs qui ont conduit à écarter ces sites ;
- de préciser les modalités et le rythme de contrôle de l'étanchéité du sol du bâtiment d'exploitation, des surfaces de rétention et des zones de stockage des déchets ;

- que l'étude d'impact précise les conclusions qui peuvent être tirées de l'étude de danger en termes de contraintes pour l'urbanisation future du secteur ;
- de quantifier les consommations énergétiques du projet ;
- d'améliorer l'étude de trafic et proposer un plan de mobilité inter-entreprises ;
- de caractériser la pollution de l'air et la pollution sonore engendrées par le trafic routier au regard des populations exposées ;
- de prendre en compte les enjeux relatifs à la biodiversité relevés au droit du projet « Fifty » ;
- d'approfondir l'analyse de l'intégration paysagère du projet, au regard de l'évolution du secteur.

Ces recommandations sont précisées et justifiées dans l'avis détaillé ci-après.

*Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et sur celui de la MRAe Île-de-France*

## Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 18 juin 2020 dans les locaux de la DRIEE et par conférence téléphonique. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet « Chimirec » de construction et d'exploitation d'une installation de tri, transit, regroupement et traitement de déchets dangereux économiques à Aulnay-sous-Bois dans le département de la Seine-Saint-Denis.

Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Jean-Paul Le Divenah, Jean-Jacques Lafitte, François Noisette.

Étaient également présents : Judith Raoul-Duval et Catherine Mir (suppléantes, sans voix délibérative) et Noël Jouteur, chargé de mission.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 6 mars 2020 et a pris en compte sa réponse en date du 28 avril 2020.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Catherine Mir, coordonnatrice, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.**

**Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne publique responsable de la procédure, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.**

**Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, la personne publique responsable de la procédure prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, le plan, schéma, programme ou document avant de l'adopter.**

## Table des matières

<b>1 L'évaluation environnementale.....</b>	<b>5</b>
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
<b>2 Contexte et description du projet.....</b>	<b>5</b>
2.1 Reconversion de l'ancien site PSA.....	5
2.2 Projet « Chimirec ».....	8
<b>3 Analyse des enjeux environnementaux.....</b>	<b>10</b>
3.1 Pollution des sols.....	10
3.2 Risques industriels.....	11
3.3 Consommations énergétiques.....	12
3.4 Trafic routier, pollution de l'air et pollution sonore.....	13
3.4.1 Déplacements.....	13
3.4.2 Pollution de l'air et pollution sonore.....	14
3.5 Gestion des eaux pluviales, biodiversité et paysage.....	15
3.5.1 Gestion des eaux pluviales.....	15
3.5.2 Biodiversité.....	16
3.5.3 Paysage.....	16
<b>4 Justification du projet retenu.....</b>	<b>17</b>
<b>5 Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>17</b>

## Avis détaillé

### 1 L'évaluation environnementale

#### 1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet « Chimirec », de construction et d'exploitation d'une installation de tri, transit, regroupement et traitement de déchets dangereux à Aulnay-sous-Bois (93), est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, notamment au titre de la rubrique 1° Installations classées pour la protection de l'environnement du tableau annexé à cet article.

#### 1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

Le présent avis est émis à la demande conjointe :

- du préfet de Seine-Saint-Denis (l'instruction étant réalisée par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France), dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale du projet « Chimirec » ;
- de la commune d'Aulnay-sous-Bois, dans le cadre de la procédure de permis de construire nécessaire à la réalisation des projets Chimirec et Fifty (voir infra).

Il porte sur l'étude d'impact datée de février 2020, ainsi que sur les éléments des dossiers de demande d'autorisation environnementale (dont les compléments apportés en cours d'instruction) et de permis de construire.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

### 2 Contexte et description du projet

Le projet est porté par la société Chimirec. Il s'implante au nord de la commune d'Aulnay-sous-Bois, à environ 10 kilomètres au nord-est de Paris. Aulnay-sous-Bois fait partie de l'Établissement public territorial (EPT) Paris Terres d'envol, qui regroupe huit communes et compte environ 350 000 habitants<sup>1</sup>.

#### 2.1 Reconversion de l'ancien site PSA

Le projet s'implante sur un site ayant appartenu à la société PSA qui a accueilli, de 1973 à 2013, des activités liées à l'industrie automobile. Celles-ci incluaient de la peinture, de l'assemblage carrosserie / ferrage<sup>2</sup>, de la maintenance, de la broierie (mise en état d'application des peintures) et du stockage de produits chimiques.

1 [www.paristerresdenvol.fr](http://www.paristerresdenvol.fr)

2 opération d'assemblage des pièces constitutives de la structure d'une voiture,

Depuis la cessation de ces activités, le site PSA accueille de nouveaux projets (cf. Figure 1).

Certains de ces projets, en cours de réalisation, ont fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale. L'étude d'impact recense, à ce titre, le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express et une plateforme de transit de déblais (p. 241-242)<sup>3</sup>.

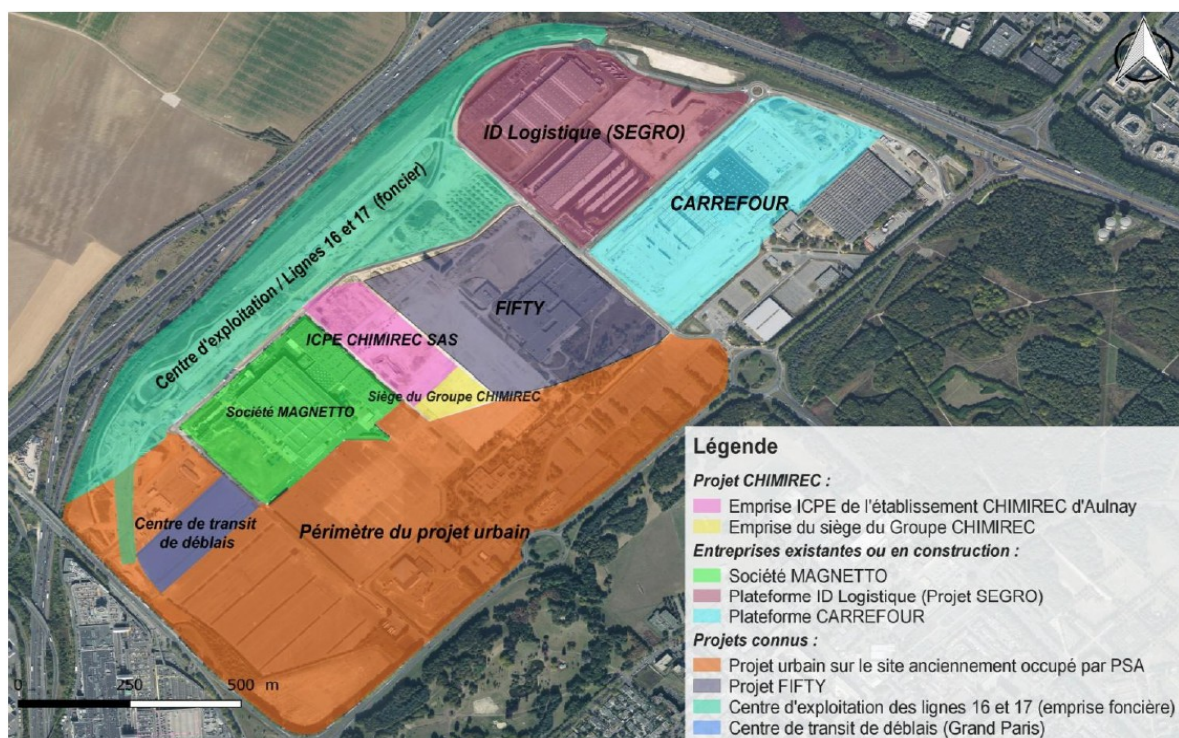
La MRAe précise que deux projets, d'ores et déjà livrés, ont également fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale. Il s'agit des installations logistiques « Carrefour » (avis en date du 23 janvier 2017) et « Segro » (avis en date du 4 février et du 26 mars 2014). Ceux-ci sont intégrés à l'état initial de l'étude d'impact.

Par ailleurs, le projet « Chimirec » est concomitant à celui du site logistique « Fifty » sur la parcelle voisine, également soumis à autorisation en tant qu'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) et à étude d'impact (p.248-250). D'après le dossier, la société Fifty a été créée pour aménager l'ensemble des lots concernés par ces deux projets, Chimirec assurant la construction et l'exploitation de ses propres installations.

Les projets « Chimirec » et Fifty font l'objet de deux demandes d'autorisation environnementale, distinctes et concomitantes. En revanche, ces deux projets font actuellement l'objet d'une demande de permis de construire commune. Pour autant, deux études d'impact différentes ont été établies et sont jointes à chacune des demandes d'autorisation. La MRAe a ainsi été saisie sur le projet « Fifty » dans les mêmes délais que pour le projet « Chimirec » et a émis un avis sur ce projet et son étude d'impact le même jour.

Ces études évaluent séparément les impacts des deux projets. La MRAe note toutefois qu'elles présentent une évaluation de leurs impacts cumulés.

Figure 1: Occupation, actuelle ou en projet, de l'ancien site PSA - source : étude d'impact (page 33)

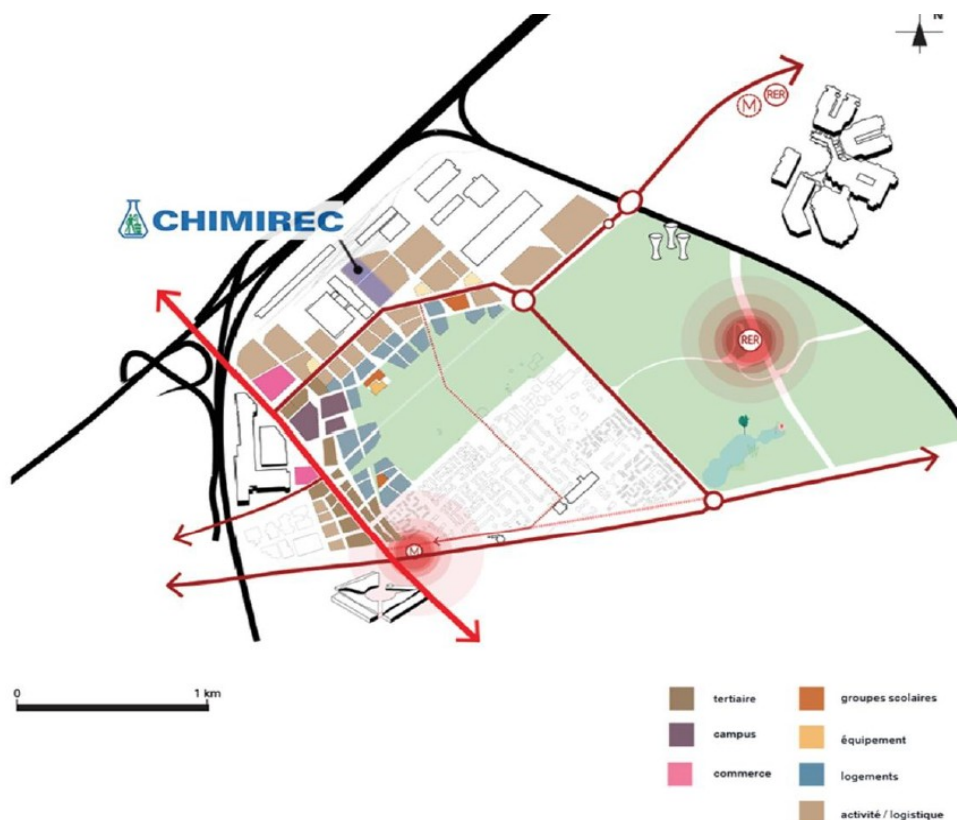


3 Sauf mention contraire, la pagination renvoie à l'étude d'impact datée de février 2020.

Compte-tenu de l'aménagement du site, dont la mise en œuvre est commune aux deux projets, il convient toutefois, selon la MRAe, de justifier de façon plus approfondie la réalisation de deux études d'impact distinctes. En effet, en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité* ».

Enfin, l'étude d'impact indique que la construction et l'exploitation de ces installations s'inscrit au sein d'un projet d'aménagement urbain porté par la Ville d'Aulnay-sous-Bois. Ce dernier prévoit, au nord de la gare du Grand Paris Express (ligne 16) en cours de construction, le développement d'activités industrielles, tertiaires et commerciales (454 000 m<sup>2</sup> au total), l'implantation de logements (99 000 m<sup>2</sup>) et d'équipements (groupe scolaire, médiathèque, campus et parkings en silo), ainsi que l'aménagement d'un parc et de voiries (cf. Figure 2).

Figure 2: Projet d'aménagement urbain en cours d'élaboration - source : étude d'impact (page 30)



L'étude d'impact précise les constructions qui seraient à terme potentiellement concernées par le projet « Chimirec » (p. 31). Il est notamment indiqué que ce dernier s'implanterait à 170 m de futurs logements et à 270 m d'un futur groupe scolaire.

À ce jour, ce projet d'aménagement urbain est « *relativement bien défini* » mais « *toujours en cours d'élaboration* » (p. 30-31). Au titre des effets cumulés, il est également indiqué que « *les projets Chimirec et Fifty ne sont pas inclus dans le périmètre de ce projet urbain dans sa version telle que présentée par la Ville d'Aulnay-sous-Bois en décembre 2019, toutefois les terrains sur lesquels les projets Chimirec et Fifty y sont inclus pour leur plus grande partie* » (p. 251). Cette distinction n'est pas claire. En tout état de cause, l'articulation des différentes opérations nécessite d'être clarifiée au titre de leur évaluation environnementale.

De plus, le fonctionnement des projets « Chimirec » et « Fifty » est conditionné à la réalisation d'une voie d'accès au nord (p. 58), qui n'est pas incluse au présent projet (cf. Figure 3).

### La MRAe recommande :

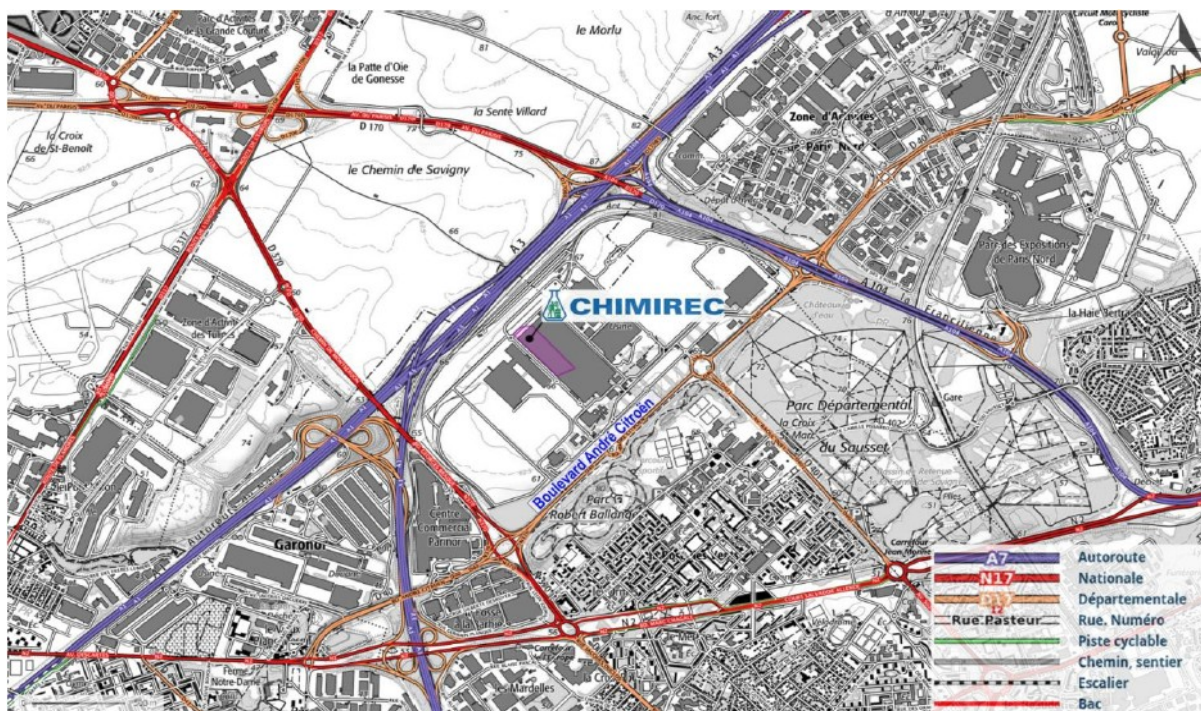
- préciser l'articulation, d'une part entre les deux projets « Fifty » et « Chimirec », et d'autre part de ces deux projets avec le projet d'aménagement urbain ;
- au vu de la demande de permis de construire, de justifier le choix des sociétés « Fifty » et « Chimirec » de considérer qu'il s'agit de deux projets distincts devant faire l'objet de deux études d'impact distinctes et non d'un projet unique au titre de l'évaluation environnementale.

La MRAe suggère à la commune d'Aulnay-sous-Bois que le projet d'aménagement urbain et son évaluation environnementale prennent en compte les projets « Chimirec » et « Fifty » et leurs incidences sur le voisinage.

## 2.2 Projet « Chimirec »

Le projet d'implantation des activités de la société Chimirec à Aulnay-sous-Bois fait suite à la contrainte de libérer les terrains qu'elle occupe actuellement à Dugny (p. 259). Ces derniers sont en effet affectés à la réalisation du projet d'aménagement « Cluster des médias » à Dugny<sup>4</sup>, en vue de l'organisation des Jeux olympiques de Paris en 2024. Dans son avis du 16 janvier 2019 sur le projet d'aménagement « Cluster des médias »<sup>5</sup>, l'autorité environnementale du CGEDD relève « la non compatibilité [des activités de Chimirec] avec la proximité de logements » à Dugny et « les nouveaux risques » qu'entraîne indirectement la nécessité de déplacer ces activités. À ce titre, il est attendu que « l'avancement de ces opérations [déplacement de Chimirec] fasse l'objet d'une information régulière, notamment à l'occasion des actualisations de l'étude d'impact du projet de cluster. »

Figure 3: Plan de situation et desserte - source : étude d'impact (page 50)



Le site d'implantation du projet « Chimirec » à Aulnay-sous-Bois, d'environ 5,8 ha, est desservi par les autoroutes A1, A3 et A 104, via le boulevard André Citroën. Il fait par ailleurs partie de la zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport du Bourget, dans laquelle des restrictions d'urbanisme

4 Déclaré d'utilité publique en juillet 2019

5 <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr>



s'appliquent. Au-delà des limites de l'ancien site industriel de PSA, se trouvent un tissu urbain mixte, des terres agricoles, le parc départemental du Sausset et la gare RER de Villepinte.

Le site du projet est actuellement occupé, en partie, par une dalle de béton (support d'un ancien bâtiment de PSA) destinée à être démolie.

Le projet prévoit notamment la construction d'un bâtiment principal d'exploitation (cf. Figure 4 lot A) d'une surface d'environ 21 000 m<sup>2</sup> (291 m x 72 m) sur une hauteur d'environ 20 m (paratonnerres compris). Celui-ci est constitué de sept ensembles distincts séparés par des murs coupe-feu. Autour du site sont aménagés des bassins de rétention, voies de circulations, zones de stationnement (véhicules légers et poids-lourds, leur nombre n'est pas précisé) et espaces verts (cf. Extrait du plan masse général des projets "Chimirec" (lots A et C) et "Fifty" (lot B) - source : dossier de permis de construire). Le bâtiment d'exploitation doit accueillir un effectif de 100 personnes.

Les activités nécessitant l'obtention d'une autorisation environnementale sont relatives au transit, au traitement, à l'élimination et au stockage de déchets dangereux (ICPE, rubriques 2718, 2790, 3510 et 3550). D'après l'étude d'impact, l'installation est destinée à traiter des « déchets conditionnés (acides, bases, emballages souillés, batteries, déchets inflammables, etc.) et des déchets en vrac (huiles usagées, solvants pétroliers, eaux souillées, filtres à huile usagés, déchets pâteux, etc.) », en provenance d'entreprises, d'artisans et de déchetteries. La capacité de stockage de déchets dangereux envisagée est de 2 217,5 t et la capacité de traitement de 150 t/j.

Au sud du bâtiment d'exploitation, le projet prévoit également d'implanter le siège de Chimirec sur une parcelle d'environ 0,7 ha (cf. figure 4, lot C). Celui-ci doit accueillir un effectif de 80 personnes. La surface de plancher et la volumétrie ne sont pas précisées. Les informations disponibles sur ce bâtiment dans l'étude d'impact sont insuffisantes.

Figure 4: Extrait du plan masse général des projets "Chimirec" (lots A et C) et "Fifty" (lot B) - source : dossier de permis de construire

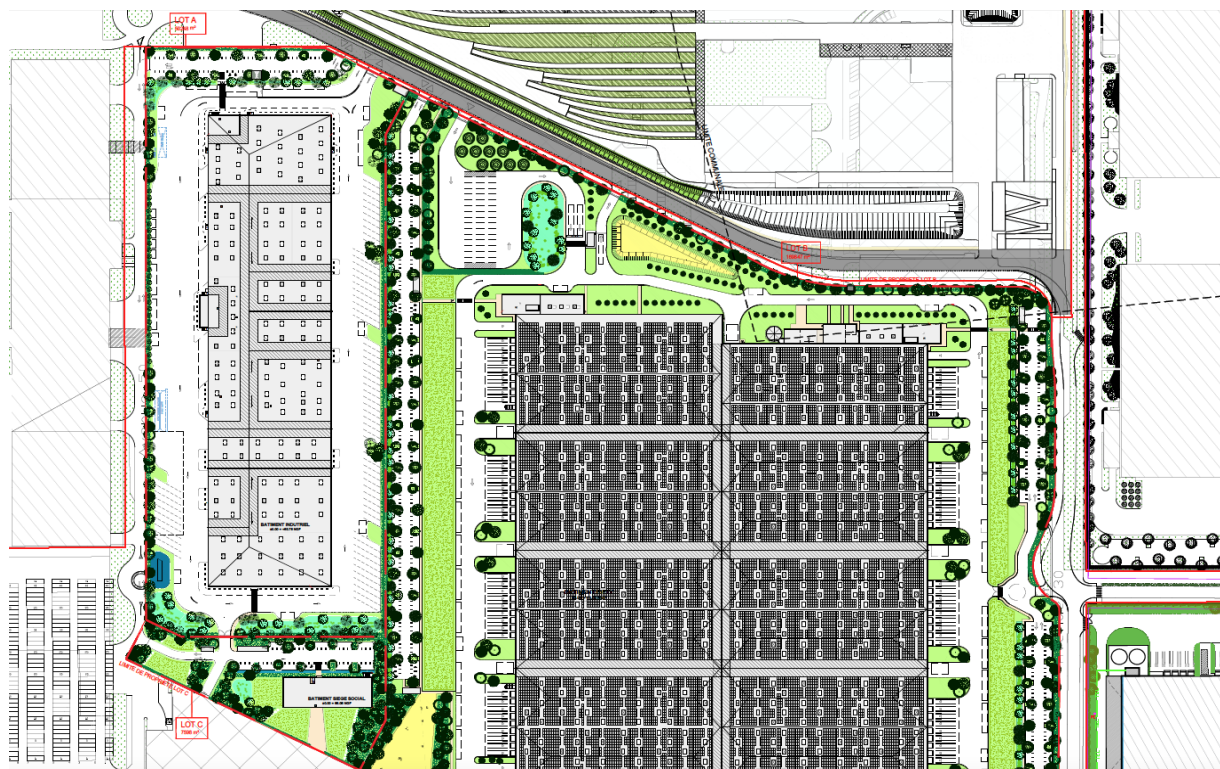
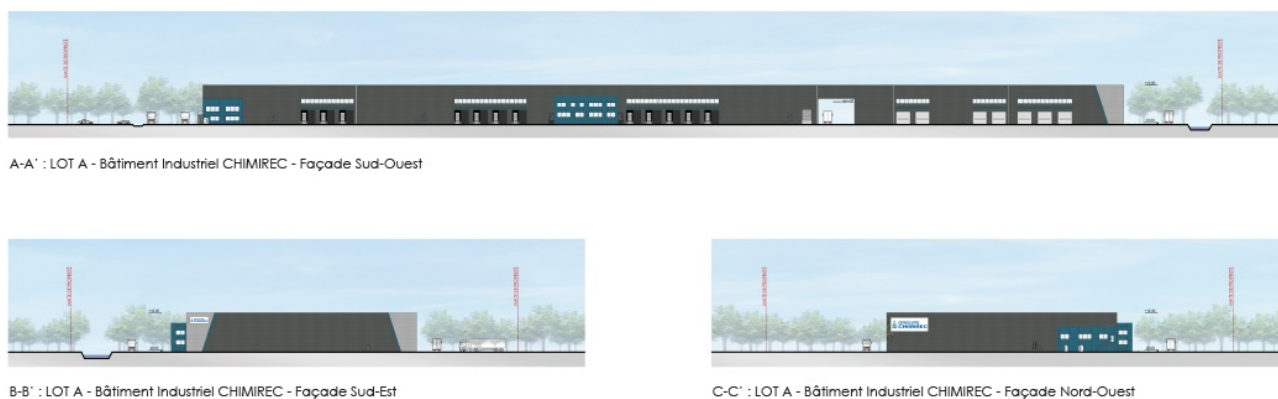


Figure 5: Façades du bâtiment d'exploitation (lot A) - source : dossier de permis de construire



**La MRAe recommande, dans l'étude d'impact, de préciser et de justifier le périmètre du projet soumis à évaluation environnementale et d'en compléter la description avec les éléments relatifs à la construction du siège de Chimirec.**

### 3 Analyse des enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet concernent :

- la pollution des sols ;
- les risques industriels ;
- les consommations énergétiques ;
- le trafic routier, la pollution de l'air et la pollution sonore ;
- la gestion des eaux pluviales, la biodiversité et le paysage.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet.

#### 3.1 Pollution des sols

Le site PSA est répertorié dans la base de données BASOL<sup>6</sup>. Dans le cadre de la cessation d'activité de PSA, plusieurs campagnes de caractérisation de la pollution et de dépollution ont eu lieu successivement en 2013, en 2016, en 2018 et en 2019. Les investigations ont mis en évidence des pollutions des sols aux hydrocarbures totaux, aux BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène, xylène), aux HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et aux COHV (composés organo-halogénés volatils), ainsi qu'une pollution de la nappe aux BTEX, aux HAP, aux COHV, aux hydrocarbures et au baryum. D'après l'étude d'impact, la principale source de pollution identifiée est l'ancien parc à cuves carburants et solvant de PSA, situé au droit du projet « Fifty », à environ 100 m de l'emprise du projet « Chimirec » (p. 103). Les terres concernées ont été excavées, évacuées et les zones remblayées. D'après l'étude d'impact, le traitement de la pollution des sols, relativement à cette zone, est donc achevé.

Au droit du site d'implantation du projet « Chimirec », anciennement dédié au ferrage des véhicules, des investigations ont été menées en 2014 et complétées dans le cadre du présent projet. D'après l'étude d'impact, aucune anomalie n'est relevée concernant l'emprise du projet « Chimirec ». Il convient toutefois de reporter dans l'étude d'impact la carte des sondages et leurs principaux résultats figurant dans l'annexe 3).

6 Base de données sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

Par ailleurs, le traitement de la nappe d'eau souterraine de l'éocène supérieur, localisée à 12 m de profondeur (cf.p.111 de l'étude d'impact) est toujours en cours. La fin de ces opérations sera suivie d'une phase de surveillance de 6 mois, qui doit permettre de vérifier que les objectifs de dépollution sont bien atteints.

De plus, une analyse des risques résiduels a été réalisée pour les projets « Chimirec » et « Fifty ». Celle-ci s'appuie sur le scénario d'une exposition par inhalation, concernant les futurs employés, pour une durée de 42 ans. Dans ce cas, l'étude conclut à des niveaux de risques compatibles avec les usages projetés. Cette conclusion est conditionnée à la mise en œuvre des préconisations recommandées dans le cadre de cette étude, prévue par le maître d'ouvrage, à savoir un contrôle des gaz du sol au droit du site après l'arrêt du traitement des eaux souterraines. L'analyse des risques résiduels devra être actualisée en conséquence, tel que prévu dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, le revêtement des sols (étanchéité des sols bétonnés des différentes zones du bâtiment d'exploitation) et les mesures mises en œuvre dans le cadre de l'autorisation environnementale (p. 105-106) sont notamment destinés à ce que le site ne soit pas pollué en cas de déversement accidentel. D'après l'étude d'impact, il est indiqué qu'« *un contrôle régulier de l'état des rétentions et des zones de stockage sera réalisé* », sans plus de précision.

**La MRAe recommande de préciser les modalités et le rythme de contrôle de l'étanchéité du sol du bâtiment d'exploitation, des surfaces de rétention et des zones de stockage des déchets.**

### **3.2 Risques industriels**

L'activité de tri, transit, regroupement et traitement prévue sur le site d'Aulnay-sous-Bois est similaire à celle actuellement mise en œuvre sur le site de Dugny. Le classement des installations relatif à la réglementation ICPE est le même. Il est en particulier vérifié dans le dossier, conformément aux guides ministériels en vigueur, que le projet « Chimirec » n'est pas visé par la directive Seveso.

En revanche, le projet est soumis à la directive n° 2010/75 du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (dite « directive IED »). Cette directive prévoit que certaines installations qu'elle liste doivent recourir aux meilleures techniques disponibles (MTD) afin de prévenir les pollutions de toutes natures. Ces MTD sont répertoriées dans les documents *de référence* « BREF »<sup>7</sup> régulièrement mis à jour. Conformément à cette directive, le dossier inclut un examen du projet vis-à-vis des meilleures techniques disponibles relatives au traitement des déchets (« BREF WT »)<sup>8</sup>.

En revanche le dossier ne précise pas si le projet est concerné ou non par le recours aux meilleures techniques disponibles en ce qui concerne le stockage de matières dangereuses (document « BREF EFS ») et l'efficacité énergétique (« BREF ENE »). Ce point nécessite d'être explicité dans l'étude d'impact.

Selon l'étude de dangers, le principal risque engendré par le projet est celui d'une perte de confinement d'un déchet liquide ou pâteux inflammable qui, en présence d'une source d'inflammation, peut déclencher un incendie, voire une explosion de vapeurs. L'étude envisage également un départ de feu dans les alvéoles de stockage de déchets solides. À ce titre, l'analyse de risques a été menée sur chaque zone d'exploitation.

7 Les documents BREF sont disponibles suivant <https://aida.ineris.fr/guides/directive-ied/documents-bref>

8 De plus, ces techniques sont transposées par l'arrêté du 17 décembre 2019 relatif aux meilleures techniques disponibles (MTD) applicables à certaines installations de traitement de déchets relevant du régime de l'autorisation et de la directive IED, qui s'applique à l'installation.

Afin de limiter la probabilité d'occurrence de tels phénomènes dangereux, d'en limiter les effets et de prévenir les sur-accidents, le maître d'ouvrage prévoit de diviser son bâtiment d'exploitation en plusieurs zones distinctes, séparées par des parois aux propriétés coupe-feu 2 heures. De plus, les cuves de stockage de déchets liquides inflammables, ainsi que les aires prévues pour le remplissage et la vidange de ces cuves par camion-citerne, sont équipées de rétention d'un volume conforme aux règles en vigueur. Par ailleurs, le principe de rétention déportée réduit le risque de sur-accident.

D'après l'étude de danger et pour l'ensemble des scénarios d'accident retenus, le compartimentage et la configuration envisagés pour le bâtiment permettent l'absence d'effets à l'extérieur des limites du site.

De plus, l'étude de danger indique que les scénarios d'accident pour les installations voisines, notamment du projet « Fifty », ne sont pas susceptibles d'initier un accident pour le projet « Chimirec » (effet domino). Il est toutefois précisé que cette analyse doit être confirmée par l'autorisation environnementale des installations voisines.

Enfin, l'étude d'impact précise que les risques engendrés par le projet « Chimirec » sont également maîtrisés dans le cas d'implantation rapprochée de logements et d'un groupe scolaire, telle que prévue par le projet urbain de la Ville d'Aulnay-sous-Bois (pages 31, 44 et 254). La MRAe précise que l'ensemble des risques industriels présents sur le secteur, selon tout scénario d'accident et d'effet domino, devront être pris en compte dans le cadre de la mise en œuvre du projet urbain, dont ils constituent l'un des enjeux environnementaux les plus sensibles.

Par ailleurs, concernant la caractérisation des fumées émises en cas d'incendie, le dossier présente les niveaux de toxicité pour les scénarios représentatifs de feux de déchets dangereux. La modélisation conclut à l'absence d'effets toxiques aigus à hauteur d'homme (p.197 de l'étude de dangers). Le maître d'ouvrage apporte également des éléments sur l'opacité et la dispersion des fumées en cas d'accident. Cependant l'étude d'impact ne permet pas de conclure quant aux conséquences de ces phénomènes et aux contraintes qui en découlent en matière d'urbanisation autour de l'installation. Il convient pour la MRAe de confirmer que de tels effets sont compatibles avec le futur projet urbain en limite du projet le long du futur boulevard André Citroën.

#### **La MRAe recommande :**

- ***que l'absence d'effets dominos avec le projet Fifty soit confirmée et qu'à défaut l'étude d'impact soit actualisée avant l'enquête publique avec une analyse de ces effets ;***
- ***que l'étude d'impact précise les conclusions qui peuvent être tirées de l'étude de danger en termes de compatibilité du projet avec le futur projet urbain le long du boulevard André Citroën et le cas échéant de contraintes pour l'urbanisation future du secteur.***

### **3.3 Consommations énergétiques**

L'étude d'impact identifie les différents types de consommations énergétiques engendrées par l'exploitation du projet : énergie électrique pour la majorité des équipements industriels et pour les locaux (notamment le chauffage), carburants pour les engins de manutention et les poids-lourds mis en circulation.

L'étude d'impact précise que la société « Chimirec » s'inscrit dans des actions, certifiées, d'amélioration continue des utilisations d'énergie. À ce titre, il est indiqué que « *les énergies utilisées dans le cadre de l'exploitation future de l'établissement Chimirec semblent les plus adaptées aux usages et ne se trouvent pas substituables par des énergies à moindre impact dans les conditions actuelles de leur production respective* » (p. 178).

Or, le dossier ne précise pas sur quelle étude s'appuie cette conclusion. D'une part, les consommations énergétiques engendrées par l'exploitation du projet ne sont pas évaluées quantitativement. Par conséquent, le maître d'ouvrage ne définit pas de mesures à même de les réduire. D'autre part, le dossier ne précise pas si différents scénarios d'approvisionnement énergétique ont été envisagés. L'étude d'impact ne permet notamment pas d'indiquer si le renouvellement des installations à Aulnay-sous-Bois présente l'opportunité d'une réduction significative des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, au regard du site existant à Dugny. Elle n'évoque pas non plus les éventuelles mutualisations envisageables avec le projet urbain, pour lequel une étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables devra être réalisée.

**La MRAe recommande :**

- **d'évaluer les consommations énergétiques du projet en phase d'exploitation, en intégrant les activités industrielles, le fonctionnement des locaux (bâtiment d'exploitation et siège) et le trafic routier ;**
- **d'envisager différents scénarios de réduction des consommations énergétiques et d'approvisionnement, d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre associées et de justifier la solution retenue eu égard aux enjeux environnementaux.**

### **3.4 Trafic routier, pollution de l'air et pollution sonore**

#### **3.4.1 Déplacements**

Une étude de trafic commune aux projets « Chimirec » et « Fifty » a été menée, dont la dernière mise à jour date de janvier 2020 (*annexe 9*). Cette étude permet d'évaluer la contribution de chacun des deux projets, ainsi que leurs impacts cumulés, ce qui est positif. Par ailleurs, les déplacements engendrés par l'implantation du siège de Chimirec, en plus de ceux engendrés par le bâtiment d'exploitation, sont bien pris en compte.

Le site bénéficie d'une desserte routière importante. Toutefois, l'état initial n'évalue pas la saturation actuelle des axes majeurs. Or, la MRAe indique que les autoroutes A 1, A 3 et A 104 sont d'ores et déjà congestionnées, voire saturées, en heure de pointe. D'après l'étude de trafic, aux abords immédiats du site, le carrefour entre l'A 104 ouest et la RD 40 connaît d'importantes remontées de file. Pour le reste, les conditions de circulation sont globalement fluides sur la RD 40, avec un taux de poids-lourds élevé. Par ailleurs, les activités logistiques existantes entraînent un stationnement gênant de voitures et poids-lourds aux abords du site.

Concernant les autres modes de déplacement, les stations du RER B les plus proches (« Parc des expositions » et « Villepinte ») sont situées à environ 2 km du site. La future station du Grand Paris Express s'implantera quant à elle à environ 1,5 km. Des lignes de bus permettent actuellement le rabattement depuis le RER B. En revanche, aucun itinéraire n'est aménagé pour les cyclistes aux abords du site. Depuis les arrêts de bus, les cheminements sont également inconfortables et peu sécurisés pour les piétons.

L'étude s'appuie sur l'hypothèse d'une part modale élevée pour la voiture en situation future (80 % des déplacements domicile-travail). Compte-tenu des difficultés d'accès au site par les autres modes de déplacement, cette hypothèse semble justifiée. Mais l'étude ne présente aucune mesure visant à réduire l'utilisation de la voiture (autopartage, renforcement de la desserte par le bus, réduction du nombre de places de stationnement, etc.)

En situation future, l'accès au bâtiment d'exploitation de Chimirec, pour les poids-lourds comme pour les voitures, se fait par une nouvelle voie d'accès aménagée au nord (*page 58*). Ses conditions de réalisation ne sont pas précisées. Par conséquent, ses impacts sur l'environnement ne sont pas analysés.

Par ailleurs, l'étude indique qu'une rétrocession de voirie à la collectivité devrait permettre de verbaliser le stationnement gênant. Or, ce stationnement « sauvage » peut résulter d'une offre insuffisante ou mal-conçue : une réponse doit également être apportée pour assurer la possibilité de reporter ce stationnement sur les sites auxquels il se rattache.

D'après l'étude de trafic, le projet « Chimirec » engendre un trafic supplémentaire, dans les deux sens de circulation, de 150 poids-lourds et de 544 voitures par jour ouvré. En heure de pointe, le projet engendre un flux supplémentaire de 115 uvp/h le matin et de 40 uvp/h le soir<sup>9</sup>. En termes d'impacts cumulés, les projets « Chimirec » et « Fifty » engendrent un flux supplémentaire de 385 uvp/h le matin et de 214 uvp/h le soir. Enfin, en tenant compte de l'ensemble des projets considérés au titre des effets cumulés (donc sans le projet urbain global), le trafic routier journalier du secteur culminera à 2 144 mouvements de voitures et 1 082 mouvements de poids lourds à horizon 2023. Le nombre de poids-lourds sera ensuite de 750 mouvements par jour, une fois que la plateforme de transit des déblais (cf. page 5 du présent avis) aura cessé son activité.

Ces trafics sont significatifs. Par conséquent, les conditions de circulation du secteur sont dégradées en situation future, en particulier concernant le carrefour entre la RD 40 et l'A 104. Par ailleurs, le périmètre de cette étude est assez limité et n'évalue pas les impacts sur le fonctionnement du carrefour entre la RN 370 et la RD 40.

Les cartes proposées dans l'étude de trafic permettent, par comparaison, d'apprécier les augmentations de trafic sur la zone d'étude entre l'état initial (enquête de circulation réalisée en 2019) et la situation future (après livraison). Or, les augmentations de trafic sur chaque route (en valeur absolue et pourcentage, par jour et en heure de pointe) doivent être calculées et présentées clairement, afin de mieux apprécier les impacts. Ces résultats devront également être repris dans le corps de l'étude d'impact.

Enfin, le maître d'ouvrage indique que conformément à la réglementation relative aux établissements accueillant plus de 100 salariés, un plan de mobilité sera réalisé et transmis « *dans l'année suivant la mise en exploitation* » (page 181). Compte-tenu des résultats de l'étude, celui-ci nécessite d'être mieux anticipé, afin notamment d'optimiser le stationnement et d'améliorer le report vers les transports en commun. Aussi, un plan de mobilité inter-entreprises, intégrant a minima les projets « Chimirec » et « Fifty », serait pertinent. Par ailleurs, l'étude de déplacement ne tient pas compte du projet urbain porté par la commune d'Aulnay-sous-Bois.

#### **Le MRAe recommande :**

- ***d'élargir le périmètre de l'étude de trafic et d'indiquer les conditions actuelles de saturation des infrastructures autoroutières ;***
- ***de calculer et de présenter clairement les augmentations de trafic (en valeur absolue et pourcentage, par jour et en heure de pointe) engendrées par le projet « Chimirec » seul et par le cumul des projets « Chimirec » et « Fifty » ;***
- ***de proposer un plan de mobilité inter-entreprises, qui permette notamment d'optimiser le stationnement, d'améliorer le report vers les transports en commun et d'anticiper la réalisation d'un projet urbain.***

#### **3.4.2 Pollution de l'air et pollution sonore**

Le secteur est soumis à d'importantes sources de pollution : le trafic routier et en particulier les autoroutes, les aéroports du Bourget et de Roissy, ainsi que les installations industrielles.

Au niveau départemental, l'étude d'impact s'appuie sur les données Airparif de 2018, qui relèvent des niveaux de polluants (pour les stations urbaines et péri-urbaines) de l'ordre de 25 µg/m<sup>3</sup> pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), 20 µg/m<sup>3</sup> de poussières PM<sub>10</sub>, 12 µg/m<sup>3</sup> de poussières PM<sub>2,5</sub> et moins de 1 µg/m<sup>3</sup> de benzène. Pendant environ 15 jours de l'année, l'ozone dépasse 120 µg/m<sup>3</sup> pendant au moins 8 h.

9 Uvp : unité véhicule particulier - cette unité propose une équivalence de 2 uvp pour un poids-lourd.

En ce qui concerne le bruit, l'état initial est caractérisé par des mesures réalisées aux limites de l'emprise du projet, sur une durée de 24 h. Les niveaux relevés sont compris entre 55,5 et 66,5 dB(A) le jour, 50,5 et 54 dB(A) la nuit.

L'étude d'impact recense les établissements sensibles dans un rayon de 3 km, ainsi que les habitations les plus proches. Actuellement, le site d'implantation du projet en est assez éloigné (à 500 m d'un équipement sportif et 900 m des logements les plus proches). En revanche, le dossier indique que la mise en œuvre du projet urbain risque d'exposer plus directement de nouvelles populations, dont certaines sensibles (cf. page 6 du présent avis).

En situation future, le maître d'ouvrage a réalisé une modélisation de la pollution émise par les activités industrielles en phase d'exploitation (pour un fonctionnement normal). Tant pour la pollution atmosphérique que la pollution sonore, les résultats projetés sont conformes à la réglementation et ne sont pas de nature à dégrader l'environnement de l'installation. Le maître d'ouvrage précise qu'un suivi annuel sera mis en place.

En revanche, les impacts du trafic routier ne sont pas quantifiés. Or la hausse du trafic engendre des congestions plus importantes. La population exposée, le long des axes concernés par des augmentations de trafic, doit être prise en compte.

***La MRAe recommande d'évaluer et de cartographier, au regard des populations exposées, les impacts cumulés du trafic routier engendré par les installations industrielles du secteur sur la pollution de l'air et la pollution sonore.***

***La MRAe recommande d'approfondir l'évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air et la santé :***

- ***en présentant une évaluation quantitative globale des émissions de polluants atmosphériques du projet sur la zone d'étude (prenant en compte les activités autres que le trafic routier) ;***
- ***en présentant une appréciation des impacts sanitaires du projet, et des impacts cumulés avec les projets voisins en tenant compte de la localisation des établissements recevant du public sensibles existants et envisagés dans le projet urbain par rapport aux trajets prévisionnels des véhicules du projet.***

### **3.5 Gestion des eaux pluviales, biodiversité et paysage**

#### **3.5.1 Gestion des eaux pluviales**

D'après les compléments apportés dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale, le maître d'ouvrage indique que le projet réduit l'imperméabilisation des sols. Celle-ci est en effet évaluée à 96,2 % du site à l'état initial (majoritairement occupé par une dalle béton) et 84,6 % en situation future.

D'après la notice de renseignement, le projet est soumis à déclaration au titre de l'article R. 214-1 du code de l'environnement (loi sur l'eau). Les rubriques concernées (2.1.5.0. et 1.1.1.0) sont relatives à l'interception des écoulements d'eaux pluviales et à la mise en place de piézomètres pour suivre la qualité de la nappe.

Les eaux pluviales du projet seront, à terme, infiltrées. Le dispositif sera dimensionné pour une pluie décennale et un débit de fuite de 2 l/s/ha. Lors des événements pluvieux plus importants que la pluie décennale, ou en cas d'extinction d'un éventuel incendie, les eaux seront retenues pour un rejet régulé.

Le système de gestion des eaux pluviales :

- a été conçu sur la base d'un découpage de l'emprise du projet en deux bassins versants, correspondant à des sections distinctes de toitures ou de voiries faisant partie du projet ;
- inclura notamment des noues et bassins d'infiltration, des séparateurs à hydrocarbure et des bassins étanches (ces équipements auront respectivement des fonctions d'infiltration, de dépollution, ou de rétention temporaire avant rejet régulé).

Par ailleurs, l'étude de pollution a mis en évidence que les sols sont inertes au droit des emprises destinées à accueillir les futurs noues et bassins d'infiltration.

Pour la MRAe, l'étude d'impact est proportionnée aux enjeux du projet en termes de gestion des eaux pluviales.

### **3.5.2 Biodiversité**

Des inventaires faune flore ont été réalisés selon cinq visites de terrain, de mai à septembre 2019, au droit de l'emprise des projets « Chimirec » et « Fifty ».

Hors la dalle béton, le site est également occupé par des espaces de friches rudérales au stade herbacé, ainsi que par des espaces verts non-entretenus. D'après l'étude d'impact, aucune espèce patrimoniale ou protégée n'a été contactée sur l'emprise directe du projet « Chimirec » (page 89). En revanche, le périmètre élargi présente un intérêt plus important. Deux espèces d'oiseaux quasi-menacées (le Chardonneret élégant et le Faucon crécerelle) nichent notamment au droit du projet « Fifty ». Une espèce protégée d'insecte (la Ruspolie à tête de cône) y est également relevée.

En situation future, le projet prévoit de développer des espaces verts en gestion différenciée. Mais l'étude d'impact n'indique pas comment les enjeux relatifs à la biodiversité relevés au droit du projet « Fifty » sont pris en compte.

***La MRAe recommande d'évaluer les impacts cumulés des projets « Chimirec » et « Fifty » sur la biodiversité, en particulier concernant les enjeux relatifs aux oiseaux nicheurs.***

### **3.5.3 Paysage**

L'étude d'impact indique qu'au regard des bâtiments d'activités présents sur le secteur et de leurs dimensions, le projet « Chimirec » ne se distinguera pas de son environnement, malgré son important volume (pages 74-75). De plus, l'aménagement d'espaces verts et la plantation d'arbres visent à améliorer la qualité paysagère du site. Toutefois, cette analyse n'est illustrée, dans l'étude d'impact, que par le plan des plantations. Par ailleurs, aucune hypothèse d'intégration dans un projet urbain plus global n'est étudiée.

***La MRAe recommande d'illustrer l'architecture des futurs bâtiments de « Chimirec », l'évolution du secteur d'étude (effets cumulés), la visibilité du projet à hauteur humaine et les hypothèses d'intégration au sein du projet urbain, en justifiant les points de vue considérés.***



## 4 Justification du projet retenu

Selon le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le secteur du projet est identifié comme à fort potentiel de densification. De plus, le projet s'inscrit en zone Uii du plan local d'urbanisme d'Aulnay-sous-Bois, correspondant « à la partie du site PSA où la redynamisation économique est recherchée ». Enfin, une demande d'agrément relatif à l'implantation d'activités économiques (Article R.510-1 du code de l'urbanisme) a été sollicitée en commun pour les projets « Fifty » et « Chimirec » (construction d'un ensemble immobilier à usage principal d'entrepôts et de locaux industriels, d'une surface de plancher totale de 118 000 m<sup>2</sup>, dont 11 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 85 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts et 22 000 m<sup>2</sup> de locaux industriels). Cette demande a fait l'objet d'un accord du préfet de région dans le cadre de l'examen des agréments, le 23 janvier 2020.

Par ailleurs, l'étude d'impact présente une justification pertinente du choix d'implanter les activités industrielles de Chimirec au droit de l'ancien site PSA d'Aulnay-sous-Bois (*pages 259-260*), en l'état actuel. Celle-ci s'appuie sur le passé industriel du site, sa desserte routière et son appartenance au même bassin d'emploi que celui de Dugny. Ce choix permet d'éviter une délocalisation trop marquée de Chimirec et de favoriser la continuité de l'activité de ses employés. Toutefois, l'étude d'impact ne précise pas si un autre site d'implantation de l'activité de Chimirec a été envisagé dans le bassin d'emploi du secteur de Dugny.

***La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact, si d'autres sites que l'ancien site PSA d'Aulnay ont été envisagés pour l'installation des activités de Chimirec Dugny et le cas échéant les motifs qui ont conduit à écarter ces sites.***

Le projet urbain prévoit une densification du secteur et une diversification des usages dont la compatibilité avec le développement d'activités industrielles constitue un enjeu particulièrement sensible. La démonstration de la compatibilité du projet urbain avec les installations industrielles projetées nécessitera d'être réalisée dans le cadre de la conception du projet urbain porté par la Ville d'Aulnay-sous-Bois (cf. page 6 du présent avis).

## 5 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique fourni dans le dossier donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et sur celui de la MRAe d'Île-de-France.