



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
d'Île-de-France sur le projet de construction de deux
entrepôts logistiques au sein de la zone d'activité des
Aubins à Bruyères-sur-Oise (95)

N°MRAe 2021 - 5581

SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur le projet de construction de deux entrepôts logistiques au sein de la zone d'activité des Aubins à Bruyères-sur-Oise (95), faisant l'objet de deux études d'impact distinctes, datées de décembre 2020. Il est rendu dans le cadre de deux procédures de permis de construire.

Ces deux bâtiments logistiques s'implantent sur la même parcelle cadastrale d'une surface de 23,5 hectares, qui a été occupée par une carrière d'extraction de graviers jusqu'en 2005, remblayée, puis colonisée par la végétation. Les entrepôts A et B, d'une hauteur de 14,80 mètres, seront constitués chacun de 7 cellules de stockage, destinées à accueillir des produits combustibles courants (dont deux cellules dédiées à des produits inflammables), de locaux d'activités et de bureaux (bâtiment A d'une emprise au sol de 46 866 m² pour une surface de plancher de 46 625 m², sur un terrain de 10,4 ha et bâtiment B d'une emprise au sol de 54 475 m² pour une surface de plancher de 54 371 m², sur un terrain de 13,1ha). Ce projet se substitue à un projet initial qui prévoyait la construction d'un entrepôt unique de 110 000 m², qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 7 janvier 2020 et a été abandonné .

La MRAe est saisie sur la base de deux études d'impact (une pour chaque entrepôt) dont le contenu est similaire (hormis pour la description du projet et l'analyse déplacements, où des études de trafic ont été réalisées pour chaque entrepôt). Elle a décidé de n'émettre qu'un seul avis sur ce qu'elle considère, en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, comme un projet unique.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- le paysage de la vallée de l'Oise, la biodiversité et la consommation d'espaces naturels ;
- les risques industriels, notamment liés aux dangers présentés par le stockage de marchandises ;
- les risques d'inondation et de pollution des sols et des eaux ;
- la multi-modalité du transport de marchandises ;
- les consommations d'énergie et les déchets.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage de différer ses demandes de permis de construire à la production d'une étude d'impact intégrant les éléments produits à l'appui des demandes d'autorisation environnementale relatifs aux risques technologiques et sanitaires (étude de dangers), et dans ce cas au préfet du Val-d'Oise d'organiser une enquête publique portant sur les deux composantes du projet et commune aux deux procédures de permis de construire et d'autorisation environnementale.

Les autres principales recommandations de la MRAe sont :

- de définir des mesures de compensation de la destruction d'habitats d'espèces protégées, dans la continuité de celles développées pour l'entrepôt C sur une parcelle jouxtant ses emprises ;
- de présenter l'insertion du projet dans son contexte paysager actuel et futur à partir de points de vue diversifiés ainsi que de clarifier l'objectif de masquer les bâtiments et de présenter sa concrétisation par des simulations de vues lointaines ;
- d'évaluer plus précisément, en vue de les réduire, les risques de pollution des sols et des eaux, en précisant la gestion des terres en place polluées et celle des eaux de ruissellement en cas de remontées de nappe ;
- de traiter de façon optimale la question des déplacements, avec pour objectif de développer la multi-modalité du transport sur le site, tant pour employés que pour les marchandises ;
- de préciser la consommation d'énergie des futurs bâtiments et la part qui sera couverte par la production des panneaux photovoltaïques implantés sur les toitures ;

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles dans l'avis détaillé ci-après.

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie pour avis dans le cadre de deux demandes de permis de construire déposées par la société Panhard Développement pour la réalisation du projet de construction de deux entrepôts logistiques à Bruyères-sur-Oise (95).

Cette saisine étant conforme au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception le 11 janvier 2021. Conformément au II de cet article, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

La MRAe s'est réunie le 11 mars 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur le projet précité.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a été consulté par courrier daté du 14 janvier 2021. La MRAe a pris en compte, dans le présent avis sa réponse en date du 11 février 2021

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, et sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres 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.

Il est rappelé 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 et du public.

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 améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
2 Contexte et présentation du projet.....	6
2.1. Zone d'activités de Bruyères-sur-Oise.....	6
2.2. Aménagement du site et construction des bâtiments.....	8
2.3. Activités en phase d'exploitation.....	9
3 Identification des enjeux environnementaux.....	9
4 Analyse de la qualité de l'étude d'impact.....	10
5 Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux et sanitaires.....	10
5.1 Paysage de la vallée de l'Oise, biodiversité et consommation d'espace.....	11
5.1.1 Contexte paysager et naturel.....	11
5.1.2 Consommation d'espaces naturels.....	13
5.1.3 Intégration du projet dans son environnement naturel et paysager.....	13
5.2 Risques industriels, d'inondation et de pollution des milieux.....	16
5.3 Multi-modalité du transport de marchandises.....	18
5.4 Consommations d'énergie et production de déchets.....	19
6 Justification du projet retenu.....	19
7 Information du public.....	20

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

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.

L'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et R.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

La MRAe a été saisie le 11 janvier 2021 par la communauté de communes du Haut Val-d'Oise de deux demandes d'avis portant sur la construction de deux entrepôts logistiques (le bâtiment A et le bâtiment B) par la société Panhard Développement sur deux terrains contigus au sein de la zone d'activité (ZA) des Aubins à Bruyères-sur-Oise (95). Chacun des deux entrepôts fait l'objet d'une demande de permis de construire (respectivement PC 95 116 20 H0010 et PC 95 116 20 H0011) et d'une étude d'impact, datée de décembre 2020 ne portant que sur cet entrepôt¹.

En réponse à ces deux saisines, la MRAe a décidé d'émettre un seul avis portant sur les deux entrepôts qui, de son point de vue, constituent des composantes d'un seul projet au sens de l'article L 122-1 du code de l'environnement qui précise que « *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'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* », compte-tenu de la maîtrise d'ouvrage commune, de la contiguïté des deux entrepôts, de leurs impacts communs qui ont fait l'objet d'études communes sur la plupart des thématiques et de l'historique de l'aménagement du site qui a fait l'objet d'un premier projet d'entrepôt et d'un avis de la MRAe rendu le 7 janvier 2020².

Le projet de construction et d'exploitation des deux entrepôts logistiques est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubriques 1 et 39³).

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.

Compte-tenu des activités envisagées, le projet nécessite, en plus des autorisations d'urbanisme (permis de construire), des autorisations environnementales relatives notamment à l'exploitation d'installations classées

1 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact correspondante. Par la suite, on désignera par « étude d'impact A » l'étude d'impact portant sur le bâtiment A et « étude d'impact B » l'étude d'impact portant sur le bâtiment B. Les deux études étant quasiment identiques, sauf sur la partie trafic, il est fait référence, pour évoquer les parties identiques des deux études d'impact produites, à « l'étude d'impact »

2 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200107_mrae_avis_projet_entrepot_logistique_a_bruyeres-sur-oise_95_pdf

3 En application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce :

- à la rubrique n° 1, sont soumises à évaluation environnementale certaines Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)
- à la rubrique n° 39, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².

pour la protection de l'environnement (ICPE). En l'espèce, la MRAe a été informée par les services de la DRIEE que le maître d'ouvrage a sollicité, auprès du préfet du Val d'Oise, deux autorisations environnementales actuellement en cours d'instruction et pour lesquelles le préfet du Val-d'Oise n'a pas encore sollicité l'avis de la MRAe.

Selon l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement : « *les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet* ». L'étude d'impact ainsi actualisée, devra alors être jointe à chacune des demandes d'autorisation, dans le cadre desquelles la MRAe sera à nouveau saisie pour avis.

Toutefois, pour la MRAe, une procédure de saisine unique, dans le cadre des procédures de permis de construire et d'autorisations environnementales, aurait été possible. Elle aurait permis une meilleure lisibilité du processus d'évaluation environnementale et évité une information fragmentée du public et des autorités compétentes. Un tel regroupement des procédures d'évaluation environnementale n'a pas été souhaité par le maître d'ouvrage.

Dans ces conditions, le présent avis de la MRAe ne peut se fonder que sur les demandes de permis de construire, et non sur les demandes d'autorisation environnementale, qui comportent notamment une étude de dangers. Ne disposant pas de cette étude, la MRAe n'est pas en mesure de porter, dans le présent avis une appréciation complète sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine sur le projet, et de la porter à connaissance de l'ensemble des parties concernées.

2 Contexte et présentation du projet

2.1. Zone d'activités de Bruyères-sur-Oise

Les deux entrepôts logistiques projetés doivent permettre le stockage de 98 000 tonnes de marchandises (45 100 t pour le bâtiment A et 53 000 t pour le bâtiment B). Les deux bâtiments accueilleront également des bureaux. Le projet va générer la création de 450 emplois équivalents temps plein (250 pour le bâtiment A et 200 pour le bâtiment B).

Les deux entrepôts s'implanteront sur deux terrains contigus d'une superficie totale de 23,5 ha, situés à l'est de la zone d'activités de Bruyères-sur-Oise aménagée par le département du Val-d'Oise. Le site est actuellement occupé par une végétation spontanée qui s'est installée après le remblaiement d'une carrière d'extraction de graviers exploitée jusqu'en 2005.

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Bruyères sur Oise révisé en 2018.⁴ indique que « *la zone d'activité existante sera optimisée avec l'implantation de nouvelles entreprises en son sein. Les activités économiques en lien avec la multi-modalité seront par ailleurs développées en lien avec le port de Bruyères, inscrit comme « site multimodal d'enjeu national » dans le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).* » La zone d'activité au sein de laquelle s'implante le présent projet est classée en zone UI (à vocation industrielle) du règlement du PLU .

La révision du PLU de Bruyères-sur-Oise avait fait l'objet d'un avis de la MRAe daté du 15 mars 2018⁵. Dans cet avis, des recommandations concernaient la zone d'implantation du projet. Elles portaient notamment sur la nécessité d'analyser les incidences du zonage UI sur les continuités écologiques, les zones humides, l'exposition des biens et personnes au risque inondation, le risque de pollution des eaux superficielles et souterraines, les

4 Consultable sur le site internet de la commune : <https://www.bruyeres-sur-oise.com/urbanisme-amenagement-territoire/plan-local-urbanisme/>

5 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/180315_mrae_avis_plu_bruyeres-sur-oise_95_delibere.pdf

déplacements, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique. La commune de Bruyères-sur-Oise indiquait dans son mémoire en réponse aux personnes publiques associées et au rapport du commissaire enquêteur⁶ (p 14) que « *concernant les nouvelles activités appelées à s'implanter ou récemment installées sur des espaces libres, elles feront ou font l'objet de différentes études visant à analyser leur impact sur l'environnement et les mesures compensatoires à prévoir* ».

Pour la MRAe, les incidences sur l'environnement et sur la santé de l'industrialisation du site qui n'ont pas été suffisamment circonscrites lors de l'évaluation environnementale du projet de PLU, doivent être appréhendées de manière approfondie dans l'étude d'impact de chaque projet, y compris leurs incidences cumulées avec les projets voisins.

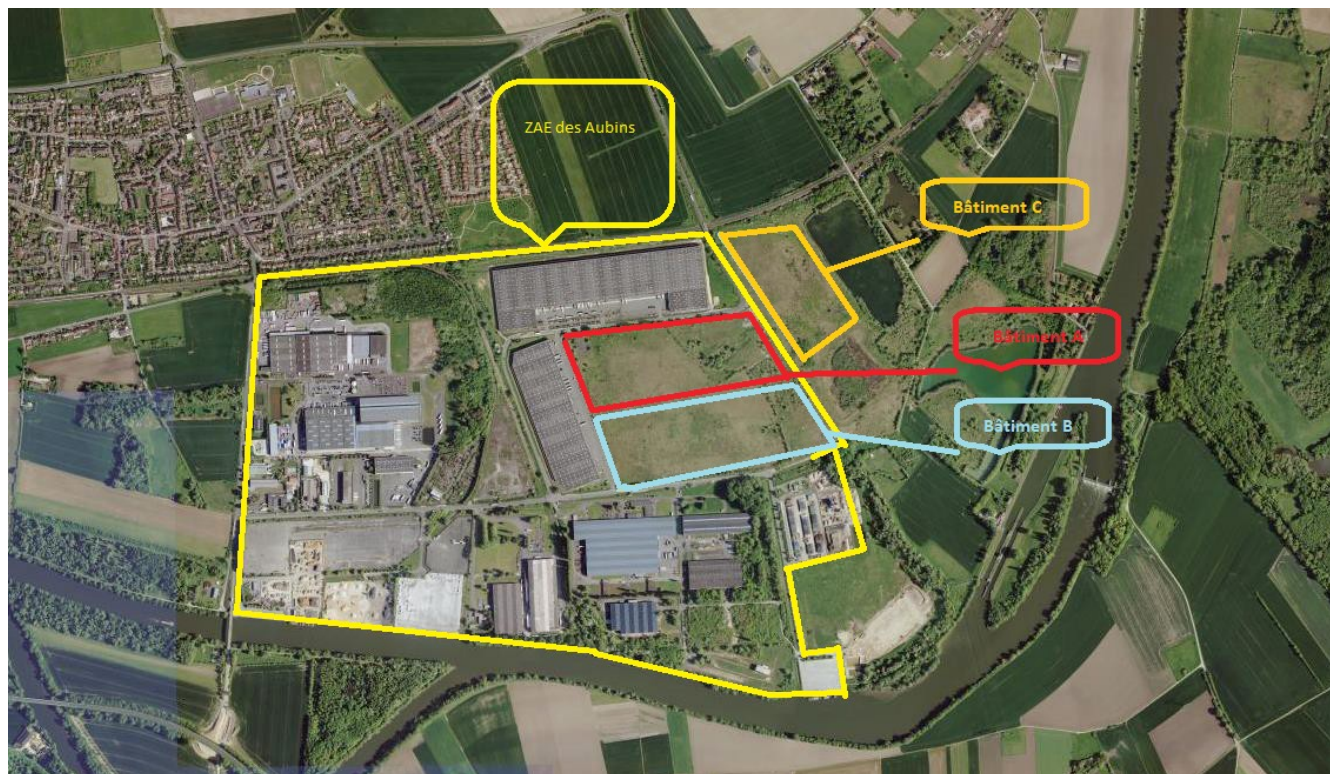


Figure 1 : localisation des trois entrepôts A, B et C dans la zone d'activité des Aubins -Source : étude d'impact A page 5

La société Panhard Développement, maître d'ouvrage des deux futurs entrepôts, développe également sur une parcelle voisine, un autre projet d'entrepôt logistique d'environ 30 000 m², dénommé « bâtiment C » dans les études d'impact, sur une parcelle de 6,7 ha. Ce projet connexe a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis d'autorité environnementale du préfet de région daté du 15 septembre 2017⁷ et bénéficie d'une autorisation environnementale délivrée le 11 mai 2018. Or, ses caractéristiques, son état d'avancement et ses incidences environnementales, hormis ses impacts sur le trafic et la santé⁸, ne sont pas mentionnés dans les études d'impact produites. Or, en application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact d'un projet doit intégrer une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres, du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés.

De plus, si les études d'impact produites présentent sommairement l'historique du projet (solutions de substitution), elles ne décrivent pas les procédures qui avaient été engagées en 2019 concernant un projet d'entrepôt logistique unique ayant alors fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de la MRAe en date du 7 janvier 2020⁹.

⁶ <https://fr.calameo.com/read/0036160291ed2ccc9523b>

⁷ http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_ae_-_panhard_developpement_-_batiment_d_activites_logistiques_a_bruyeres-sur-oise_95_-_15_septembre_2017.pdf

⁸ Le bâtiment C a été intégré à l'étude de trafic (cf. paragraphe 4.3. du présent avis) et aux impacts cumulés sur la santé (cf § 4.1.5 de l'étude d'impact)

⁹ http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200107_mrae_avis_projet_entrepot_logistique_a_bruyeres-sur-oise_95_.pdf

La MRAe recommande :

- de tenir compte, dans l'étude d'impact du projet, de l'évaluation environnementale de la révision du PLU de Bruyères-sur-Oise, de l'avis de la MRAe et du mémoire en réponse de la commune à la suite de l'enquête publique ;
- de présenter l'ensemble des impacts cumulés du présent projet (entrepôts A et B) avec le projet contigu de l'entrepôt C, porté par le même maître d'ouvrage ;
- de rappeler les procédures engagées en 2019 sur une première version du projet (entrepôt unique).

2.2. Aménagement du site et construction des bâtiments

Sur une parcelle cadastrale de 23,5 ha, il est projeté la réalisation de deux entrepôts logistiques d'une hauteur de 14,80 m :

- le bâtiment A d'une emprise au sol de 46 866 m² pour une surface de plancher de 46 625 m² sur un terrain de 10,4 ha,
- le bâtiment B d'une emprise au sol de 54 475 m² pour surface de plancher de 54 371 m² sur un terrain de 13,1 ha.

Sont prévus au total 9,6 hectares de voiries et de stationnement : 769 places de stationnement pour les véhicules légers (VL), 45 places pour les vélos, et des aires d'attente de 34 places pour les poids-lourds (PL) : 364 places de stationnement VL et 12 places PL sont prévues pour le bâtiment A et 405 places de stationnement pour les voitures et 22 places pour les PL sont prévues pour le bâtiment B.

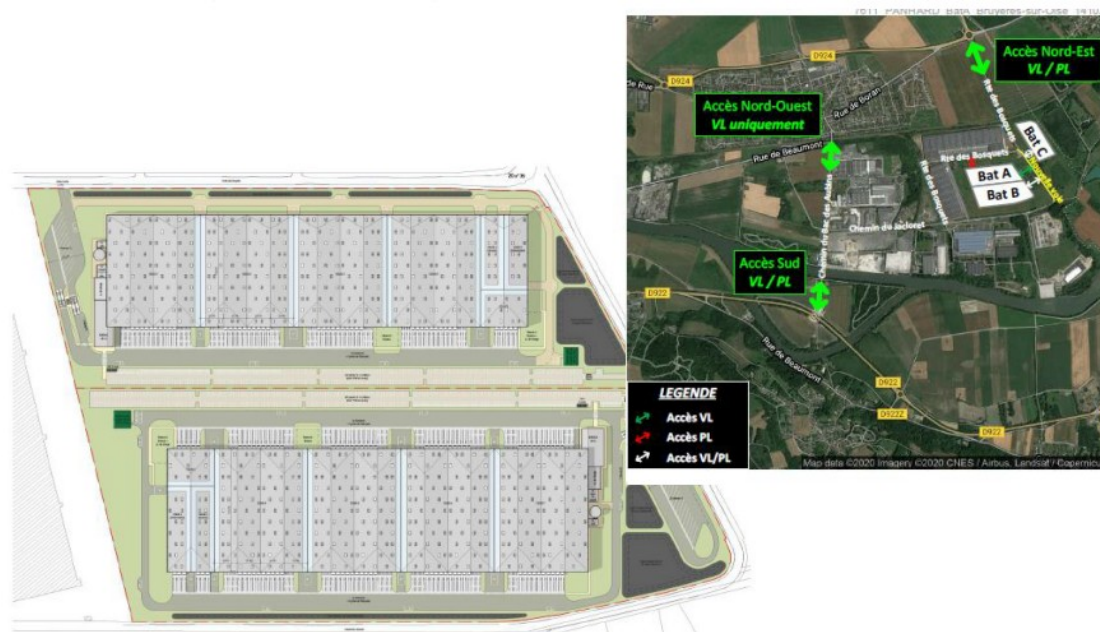


Figure 2 : plan d'ensemble (bâtiment A au nord) et accès (étude d'impact A page 132)

Concernant les voiries, l'entrepôt A bénéficiera de deux accès, l'un au nord-ouest de son terrain pour les PL et l'autre au sud-est pour les VL. Pour l'entrepôt B, un seul accès commun PL+VL est prévu au nord-est du site. Les espaces verts et les bassins de rétention des eaux pluviales occuperont quant à eux une superficie de 3,6 ha (1,7 ha pour le bâtiment A et 1,9 ha pour le bâtiment B).

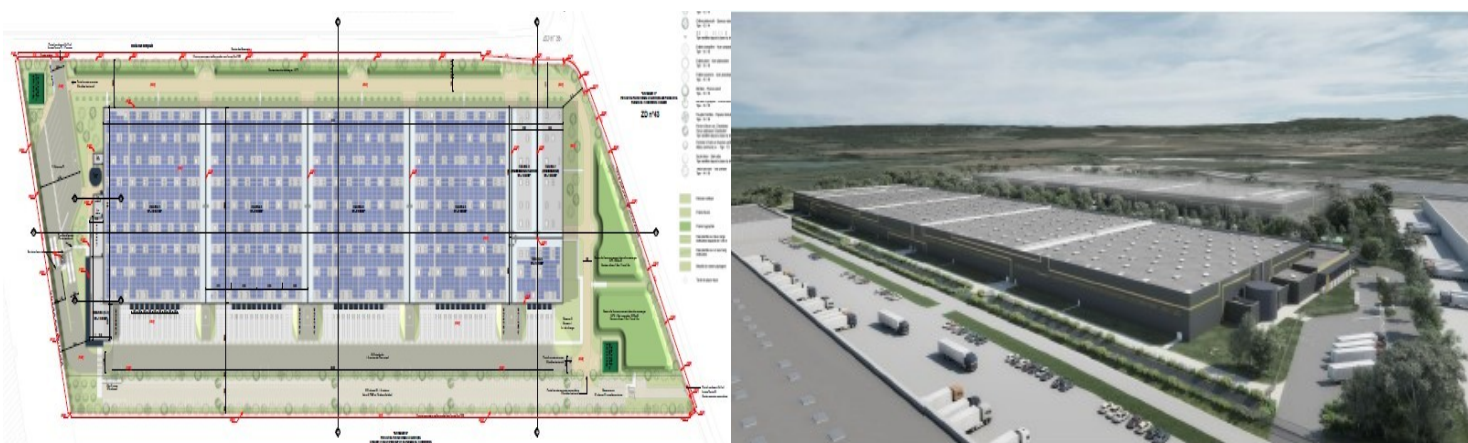


Figure 3 : plan masse et vue d'insertion du bâtiment A - Source : dossier de permis de construire et étude d'impact (page 16) du bâtiment A. La vue d'insertion est orientée vers le sud-est avec le bâtiment B en arrière plan, le bâtiment C n'est pas figuré.

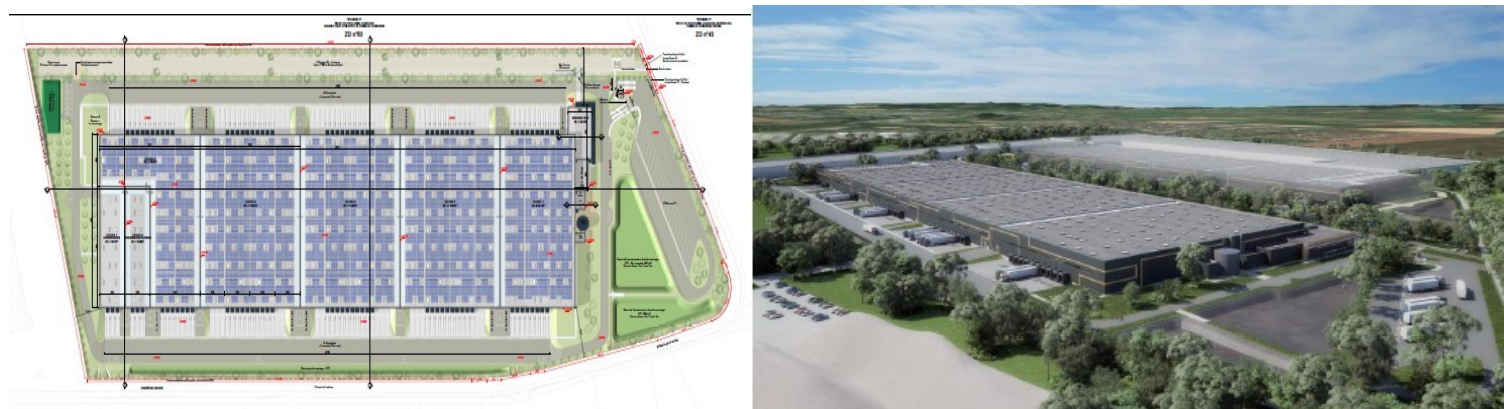


Figure 4 : plan masse et vue d'insertion du bâtiment B - Source : dossier de permis de construire et étude d'impact (page 14) du bâtiment B. La vue d'insertion est orientée vers le nord-ouest avec le bâtiment B en arrière plan.

2.3. Activités en phase d'exploitation

Chaque entrepôt comportera 7 cellules de stockage. Les cellules C6, et C7 seront, dans chaque entrepôt dédiées au stockage spécifique des liquides inflammables et des aérosols.

Aucune autre description des types de produit qui seront stockés n'est fournie dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact indique que les activités projetées nécessitent l'aménagement de 1 420 m² de locaux de bureaux pour le bâtiment A et 1 347 m² pour le bâtiment B locaux répartis entre un rez-de-chaussée et un étage.

Des locaux de charge de 271 m² pour le bâtiment A et de 267 m² pour le bâtiment B sont également prévus, ainsi que pour chaque bâtiment une chaufferie au gaz de 1 700 kW et un système d'extinction automatique (sprinkler) alimenté par des motopompes à moteur diesel utilisant du fioul domestique.

3 Identification des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- le paysage de la vallée de l'Oise, la biodiversité et la consommation d'espaces naturels ;
- les risques industriels, notamment liés aux dangers présentés par le stockage de marchandises ;

- les risques d'inondation et de pollution des sols et des eaux ;
- la multi-modalité du transport de marchandises ;
- les consommations d'énergie et les déchets.

4 Analyse de la qualité de l'étude d'impact

La MRAe a été saisie sur la base de deux études d'impact (une pour chaque entrepôt) dont le contenu est globalement similaire (hormis pour la partie description du projet et la partie déplacements, des études de trafic ayant été réalisées pour chaque bâtiment). Hormis la description de chaque entrepôt, la principale différence entre les deux études d'impact produites concerne la partie trafic où chacun des entrepôts a été considéré en termes d'effets cumulés pour l'autre entrepôt (et intégré au scénario au fil de l'eau). Les autres études (de sols, acoustique et écologique) ont été menées à l'échelle du projet global.

Comme indiqué précédemment, ces documents ne font pas référence à l'étude d'impact produite en 2019. En outre, si des études complémentaires ont été réalisées depuis cette première étude d'impact, il est utile pour le public de l'indiquer en précisant les éléments qui ont ainsi été actualisés¹⁰. Pour la MRAe, il est souhaitable que l'étude d'impact produite lors de l'enquête publique soit complétée en conséquence.

Le choix du maître d'ouvrage de ne pas permettre des consultations simultanées sur le projet dans le cadre du permis de construire et de l'autorisation environnementale va très probablement conduire à une première enquête publique organisée dans le cadre de l'instruction du permis de construire, puis à une prise de décision, sur la base d'une étude d'impact n'appréhendant pas correctement les risques technologiques et sanitaires en l'absence notamment de la production et de l'exploitation de l'étude de dangers.

Si le maître d'ouvrage demandait de différer l'instruction des deux permis de construire, ceci permettrait une instruction simultanée des deux procédures de permis et d'autorisation sur la base d'une étude d'impact intégrant tous les éléments relatifs aux risques technologiques et sanitaires (dont l'étude de dangers) nécessairement produits à l'appui des demandes d'autorisation. La procédure d'évaluation environnementale telle que définie à l'article L. 121-1 du code de l'environnement¹¹ pourrait alors se poursuivre de manière satisfaisante, tant pour un public informé de manière complète, que pour les décideurs.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage de différer ses demandes de permis de construire à la production d'une étude d'impact intégrant les éléments produits à l'appui des demandes d'autorisation environnementale relatifs aux risques technologiques et sanitaires.

Elle recommande dans ce cas au préfet du Val-d'Oise d'organiser une enquête publique portant sur les deux composantes du projet et commune aux deux procédures de permis de construire et d'autorisation environnementale.

5 Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux et sanitaires

Chacun des principaux enjeux identifiés par la MRAe fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés successivement l'état initial du site, les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé et les mesures visant à les éviter, les réduire et le cas échéant les compenser.

¹⁰ La MRAe identifie notamment une note complémentaire sur les mesures compensatoires, une fiche sur la climatologie et des études de trafic actualisées.

¹¹ « L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage ».

5.1 Paysage de la vallée de l'Oise, biodiversité et consommation d'espace

Compte-tenu des surfaces que le maître d'ouvrage envisage d'imperméabiliser (19,7 ha, qui s'ajoutent aux surfaces imperméabilisées par le projet du bâtiment C), une étude approfondie du contexte naturel et paysager dans lequel s'inscrit le projet est nécessaire afin d'envisager des possibilités de réduire l'artificialisation des sols et des mesures permettant une intégration optimale du projet dans son environnement naturel. Cette appréciation avait déjà été formulée dans le précédent avis de la MRAe. Or les surfaces imperméabilisées s'avèrent plus importantes que celles du projet initial¹².

5.1.1 Contexte paysager et naturel

Paysage

Les entrepôts logistiques, de part leurs dimensions, leurs effets sur l'augmentation de la circulation routière et leur architecture généralement standardisée, sont une source potentiellement importante de dégradation des paysages.

À ce titre, une meilleure prise en compte du contexte paysager de la vallée de l'Oise¹³ dans lequel s'inscrit le projet est nécessaire.

Le nouveau projet, constitué des deux entrepôts logistiques (bâtiment A + bâtiment B), par ses dimensions (hauteur, longueur) et ses caractéristiques qui ont peu évolué par rapport au projet initial, aura des impacts similaires à ceux du projet initial sur le paysage.

L'état initial du paysage reste, dans l'étude d'impact, limité à quelques photographies du terrain, à la présentation des milieux naturels et à la localisation des sites protégés sur la rive opposée de l'Oise. De ce fait, les impacts du projet sur le paysage ne sont pas appréhendés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact qui ne permet pas de se rendre compte des effets du projet sur le paysage à différentes échelles.

La MRAe note la production dans d'autres pièces de la demande de permis de construire (*PC6_insertions paysagères*) de vues supplémentaires du projet notamment depuis le nord-ouest, avec des points de perception proches ainsi qu'une vue aérienne qui permet de percevoir les limites de la zone d'activités. Ces vues complémentaires doivent, pour la MRAe être intégrées et analysées dans l'étude d'impact. Elles méritent d'être complétées par des vues avant et après le projet depuis des points de perception éloignés qui permettront d'avoir une approche globale du paysage de la zone d'activités, en intégrant en particulier les entrepôts logistiques voisins existants (XPO Logistics et ID Logistics) ainsi que le futur bâtiment C qui n'apparaît sur aucune des vues.

La MRAe recommande de présenter de façon plus approfondie dans l'étude d'impact, l'insertion du projet d'ensemble dans son contexte paysager actuel et futur (bâtiment C) à partir de points de vue diversifiés.

Milieux naturels, continuités, faune sauvage

La MRAe souligne que la zone d'activités de Bruyères-sur-Oise s'inscrit à l'interface de milieux naturels de premier ordre, en limite du parc naturel régional *Oise Pays de France*, à 900 m de la zone Natura 2000 *Massif*

¹² Où il était prévu d'imperméabiliser 19 ha

¹³ L'atlas des paysages du Val d'Oise publié en 2010 indique : « L'unité de paysage de la vallée de l'Oise dans sa section entre Bruyères et Mours offre des ambiances souvent paradoxales : en rive droite, le lit majeur de l'Oise très évasé, occupé par des implantations industrielles est en continuité avec les grands espaces d'openfield du plateau picard ; en rive gauche, le versant haut et mouvementé de la butte de Carnelle organise des paysages plus structurés, agricoles et forestiers avec des formes urbaines identifiables, joliment étagées sur les reliefs occidentaux de la butte. La présence en rive droite d'un grand ensemble d'habitats collectifs ainsi que d'un étalement pavillonnaire plus prononcé sur cette rive accentue la mise à distance et le fort contraste de paysage d'une rive à l'autre. Malgré la belle présence de la proue orientale du massif de Carnelle qui gouverne toute l'unité, il est difficile d'avoir une perception unifiée de cette séquence de paysages tant le cours de l'Oise n'est pas suffisamment perceptible. Les caractères de cette unité sont pourtant bien ceux d'une vallée urbanisée. Les grandes infrastructures aériennes qui descendent du massif de Carnelle et cadrent l'unité à l'est et à l'ouest indiquent la proximité de la métropole. » (<https://www.s-pass.org/fr/portail/66/mediatheque/index.html>).

des trois forêts et bois du roi, sur l'autre rive de l'Oise et à une distance comprise entre 900 m et 1,8 km de quatre zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) également situées sur l'autre rive l'Oise (pages 93-102 de l'étude d'impact A et pages 91-100 de l'étude d'impact B). Le site d'implantation du projet est en particulier directement concerné, selon le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) par une continuité de la sous-trame verte – corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances verts, et proche d'une continuité de la sous-trame bleue en lien avec le corridor alluvial de l'Oise (page 69 de l'étude d'impact A et page 67 de l'étude d'impact B).



Figure 5 : extrait du SRCE et localisation du projet et de la zone d'étude de l'étude d'impact écologique

D'après l'étude d'impact (page 156 de l'étude d'impact A et page 154 de l'étude d'impact B), le terrain est constitué d' « une friche naturelle occupée par une végétation spontanée ». Anciennement exploité comme carrière d'extraction de gravier, le site d'implantation du projet, tout comme la parcelle voisine comprenant le projet de bâtiment C (page 72 de l'étude d'impact A), ont été remblayés. Toutefois, des cartes présentées dans l'étude d'impact, en particulier celle du SRCE, font encore apparaître des plans d'eau au droit du site. Ceux-ci correspondent, selon l'étude d'impact, à des « anciennes gravières présentes sur l'ensemble de la zone et aujourd'hui restreintes à l'étang au sud-est [au sud est du bâtiment C] » (page 69 de l'étude d'impact A et page 67 de l'étude d'impact B). Aussi, l'étude écologique conclut à l'absence de zone humide au droit du site du projet (page 64 de l'étude d'impact A et page 62 de l'étude d'impact B).

Elle conclut également au peu d'intérêt que le site représenterait quant au développement des continuités écologiques (page 123 de l'étude d'impact A et page 121 de l'étude d'impact B), s'écartant ainsi des données du SRCE.

L'étude d'impact écologique (annexe 4) révèle la présence sur le site remblayé depuis plus de dix ans d'une friche naturelle accueillant une faune et une flore relativement riche et diversifiée, avec en particulier le recensement de quatre espèces d'oiseaux protégées, parmi lesquelles plusieurs couples de Pipit farlouse (*Anthus pratensis*). L'étude d'impact indique que « les impacts du projet sur la faune de la zone d'étude seront globalement faibles à négligeables. Seul un impact de niveau « moyen » est attendu par rapport à l'avifaune des friches arbustives : Pipit farlouse, Linotte mélodieuse, Fauvette babillarde et Pouillot fitis. » (page 17 de l'étude d'impact A). Elle ne rappelle pas, contrairement à l'étude écologique en annexe 4 que l'espèce est menacée par la disparition progressive de ses habitats, inscrite sur les listes rouge mondiale, française et régionale et plus particulièrement classée comme en danger (EN) dans la liste rouge régionale d'Île-de-France¹⁴.

La MRAe rappelle que l'article L. 411-1 du code de l'environnement fixe les principes de protection des espèces et prévoit notamment l'établissement de listes d'espèces protégées, pour lesquelles l'atteinte aux spécimens, la perturbation intentionnelle des animaux et la dégradation des habitats sont interdits, sauf cas particuliers qui

¹⁴ D'après l'Inventaire national du patrimoine naturel (INPN)

doivent faire, le cas échéant, l'objet d'une dérogation telle que définie à l'article L. 411-2 du code de l'environnement. Si cette dérogation est nécessaire, la demande de dérogation doit être intégrée dans le dossier d'autorisation environnementale. La MRAe n'étant saisie que dans le cadre de la demande de permis de construire, elle n'est donc pas en mesure de confirmer l'absence de demande de dérogation. L'étude d'impact indique : « Suite à la définition de ces mesures, le projet ne portera pas atteinte de manière notable à l'état de conservation des populations d'espèces de la faune et de la flore présents sur le site en particulier les espèces protégées (page 17 de l'étude d'impact A et B) ». Pour la MRAe cette conclusion est discutable (voir § 5.1.3 ci après). De plus, elle ne porte pas sur les habitats de ces espèces qui seront détruits par le projet.

5.1.2 Consommation d'espaces naturels

Compte-tenu des divergences entre l'étude d'impact et le SRCE, l'évolution du site pendant ces dernières années et son état actuel, au regard des milieux naturels, doivent être clarifiés dans l'étude d'impact. De plus, compte-tenu de l'importante consommation d'espace non-bâti que prévoit le projet, une réflexion prospective est également attendue. À ce titre, l'article R. 122-5 du code de l'environnement (qui régit le contenu de l'étude d'impact) impose de présenter « un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet. » La traduction de cette exigence dans l'étude d'impact (page 19 de l'étude d'impact A et B) nécessite d'être développée. En effet, n'y est que brièvement évoquée la possibilité d'émergence d'un « projet similaire », et sinon « en l'absence du projet ces milieux ouverts seront amenés à se refermer. Ainsi, d'une strate herbacée existante le terrain évoluera petit à petit en une strate arbustive et arborée. Ainsi, les espèces actuelles typiques de milieux ouverts (pouillot fitis, pipit farlouse...) sont amenées à quitter le site par elles-mêmes dans quelques années ». Cette dernière affirmation apparaît démentie par la richesse constatée en espèces de la friche herbacée implantée sur le site du projet plusieurs années après son remblaiement. Pour mesurer pleinement l'impact de la consommation d'espace projetée, il est nécessaire de la mettre en regard du potentiel de développement de cette friche.

Selon la MRAe, les enjeux du projet méritent en cela d'être analysés au regard du Plan biodiversité, présenté par le ministère de la Transition écologique et solidaire en juillet 2018 et qui vise notamment à limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette. L'artificialisation des sols peut être considérée comme « toute modification de l'occupation des sols vers une utilisation s'éloignant d'un fonctionnement naturel ou provoquant un appauvrissement des écosystèmes »¹⁵. Dans une note d'août 2019 portant sur le taux d'artificialisation en France¹⁶, le Commissariat général au développement durable (CGDD) indique d'ailleurs que « certains travaux excluent les carrières des surfaces artificialisées. Cette approche se justifie du fait que les carrières ont le plus souvent vocation à retrouver un usage naturel après exploitation (...). » Ces considérations renforcent la nécessité de s'intéresser au potentiel de développement de l'usage naturel du site, en œuvre depuis l'arrêt des activités de carrière.

Or, l'étude d'impact confirme l'imperméabilisation presque totale de la parcelle (cf. Fig. 3 et 4)¹⁷ en présentant toutefois une mesure d'évitement adoptée antérieurement à une échelle plus large que celle du projet (roselière/saussaie conservée à l'est de l'emprise du projet cf. paragraphe suivant).

5.1.3 Intégration du projet dans son environnement naturel et paysager

Habitats d'espèces protégées

Le projet engendre la destruction d'habitats accueillant notamment des espèces d'oiseaux protégées, au sein d'une continuité écologique identifiée par le SRCE. L'étude d'impact considère toutefois que les impacts résiduels du projet sur la faune, la flore et les continuités écologiques sont « globalement faibles ou négligeables » (pages 122-123 de l'étude d'impact A et 120-121 de l'étude d'impact B) compte tenu des mesures de réduction des impacts notamment la réalisation des travaux en dehors des périodes de reproduction et sur la mobilisation d'une zone dite « de compensation » hors site, sur la parcelle voisine à l'est (sa gestion future est développée dans l'annexe 7).

¹⁵ Institut du développement durable et des relations internationales, *Pour une approche de l'artificialisation des sols du point de vue de la biodiversité*, février 2017

¹⁶ Consultable sur internet : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-08/datalab-56-evaluation-du-taux-d-artificialisation-en-france-aout2019.pdf>

¹⁷ Page 123 de l'étude d'impact A « l'artificialisation des milieux induite par le projet est importante, par le biais de l'imperméabilisation des terrains au niveau des entrepôts, des bassins, des parkings et des voiries »

En effet, le projet connexe de construction d'un entrepôt logistique de 30 000 m² (bâtiment C) sur 6,7 ha , porté par le même maître d'ouvrage, prévoyait le maintien d'une zone humide d'environ trois hectares au sud de son emprise. Cette zone humide fait partie d'un site de compensation de 5,8 ha devant être rétrocédé au conseil départemental et présenté dans l'étude d'impact comme une mesure compensatoire commune aux entrepôts A, B et C (page 156).



Figure 6 : Zone de compensation - Source : annexe 7 des études d'impact

Cette mesure de compensation environnementale présentée à l'appui du projet du bâtiment C compte-tenu de ses incidences sur les habitats d'espèces protégées ne saurait a priori constituer également une compensation de la destruction d'habitats supplémentaires induite par le présent projet. Au contraire, une approche similaire à celle retenue pour le bâtiment C doit conduire, pour la MRAe, à étudier la possibilité de compenser dans des proportions similaires la destruction d'habitats d'espèces protégées sur les 23,5 ha sur le du site du projet, si possible d'un seul tenant et en continuité avec les 5,8 ha précités.

La MRAe recommande de définir et mettre en œuvre des mesures de compensation de la destruction d'habitats d'espèces protégées, dans la continuité de celles développées pour l'entrepôt C sur une parcelle jouxtant ses emprises.

Continuités, paysage

L'intégration du projet dans son environnement est justifiée, selon l'étude d'impact, par le choix de masquer le bâtiment, mais les mesures d'aménagement paysager présentées page 186 paraissent insuffisantes pour ainsi masquer les futurs bâtiments (plantations végétales essentiellement, accompagnant l'aménagement d'espaces verts dans les espaces résiduels après l'implantation des bâtiments de la voirie et des bassins). Le morcellement de ces espaces verts, tels qu'ils apparaissent dans le *Plan de masse – espaces verts (PC2 ESV)*, rend de plus difficile, pour la MRAe l'atteinte de l'objectif de « ménager des continuités écologiques le long de toutes les périphéries par le choix d'espèces à caractère local » (page 140 de l'étude d'impact A et page 138 de l'étude d'impact B).

La description sommaire de l'architecture du bâtiment et des espaces verts envisagés ne permettent pas d'évaluer pleinement les impacts du projet sur le paysage.

En termes d'effets cumulés sur le paysage, l'étude d'impact indique que « les bâtiments A et B ne seront pas visibles depuis les zones d'habitation de Bruyères-sur-Oise puisque masqués par bâtiment XPO existant au Nord » (page 156 de l'étude d'impact A) et « depuis l'Ouest les bâtiments A et B seront masqués par le bâtiment ID Logistics existant » (page 157 de l'étude d'impact A) mais aucun visuel ne permet de le vérifier.

En revanche, il est indiqué qu'il y aura un effet cumulé sur le paysage en entrée de ville (au niveau du rond-point situé sur la RD 924 entre les nouvelles habitations prévues dans l'OAP 12 du PLU de Bruyères-sur-Oise et le bâtiment C de la société Panhard Développement) mais aucune analyse précise de cet impact, de justification du choix et, si besoin, de mesure de réduction de cet impact visuel n'est proposée par le maître d'ouvrage.

Comme recommandé ci-avant, pour une meilleure prise en compte du contexte paysager, l'étude d'impact doit être complétée pour évaluer l'emprise visuelle de ce projet aux dimensions monumentales, à partir notamment de points de vue éloignés.

La MRAe recommande de clarifier l'objectif de masquer les bâtiments et de présenter sa concrétisation par des simulations de vues lointaines.



Figure 7: Vue du bâtiment A - Source : étude d'impact A , p 139

5.2 Risques industriels, d'inondation et de pollution des milieux

L'étude d'impact présente les risques industriels des entrepôts en fonctionnement normal pour les eaux, les sols, l'air et la santé humaine, notamment une évaluation qualitative des risques sanitaires (page 34 de l'étude d'impact 145 et page 145 de l'étude d'impact B).

Les risques accidentels ne sont que sommairement évoqués pour les eaux et le sol et pas pour la santé humaine¹⁸. Comme évoqué en introduction, la MRAe étant uniquement saisie dans le cadre de deux demandes de permis de construire, et non dans le cadre des deux demandes d'autorisation environnementale déposées par ailleurs, l'étude de dangers ne figure pas dans le dossier qui lui est soumis et ne figurera probablement pas dans le dossier soumis à l'enquête publique. Or pour la MRAe la description dans l'étude d'impact des risques accidentels liés à l'exploitation des installations notamment les risques d'incendie, de dégagements de fumée suite à un incendie et d'explosion des chaufferies¹⁹ que présente un entrepôt logistique est indispensable pour une information complète du public.

Les installations classées pour la protection de l'environnement présentes à proximité, notamment les bâtiments existants au nord (XPO Logistics) et à l'ouest (ID Logistics) sont évoqués brièvement dans l'étude d'impact (page 34 de l'étude d'impact A et page 32 de l'étude d'impact B). Cependant, le projet d'entrepôt connexe (bâtiment C) développé par le maître d'ouvrage et autorisé au titre des ICPE n'est pas évoqué.

Le projet s'implante en zone inondable et en particulier en zone turquoise du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la vallée de l'Oise « qui correspond à des secteurs qui ne devraient a priori pas être atteints directement par la crue de référence de l'Oise mais qui pourraient par endroits être inondés du fait de la remontée de la nappe » (page 32 de l'étude d'impact A et page 29 de l'étude d'impact B), dans laquelle les constructions doivent respecter certaines prescriptions. L'étude d'impact mentionne que le premier plancher utile sera surélevé : « La côte du premier plancher utile doit dépasser de 0,50 celles des plus hautes eaux connu » (page 163 de l'étude d'impact A et page 159 de l'étude d'impact B). En outre, il est précisé qu'en cas de réalisation de sous-sol « Ils seront réalisés dans un cuvelage strictement étanche et sans ouverture jusqu'à la côte des PHEC + 0,5 m » (page 163 de l'étude d'impact A).

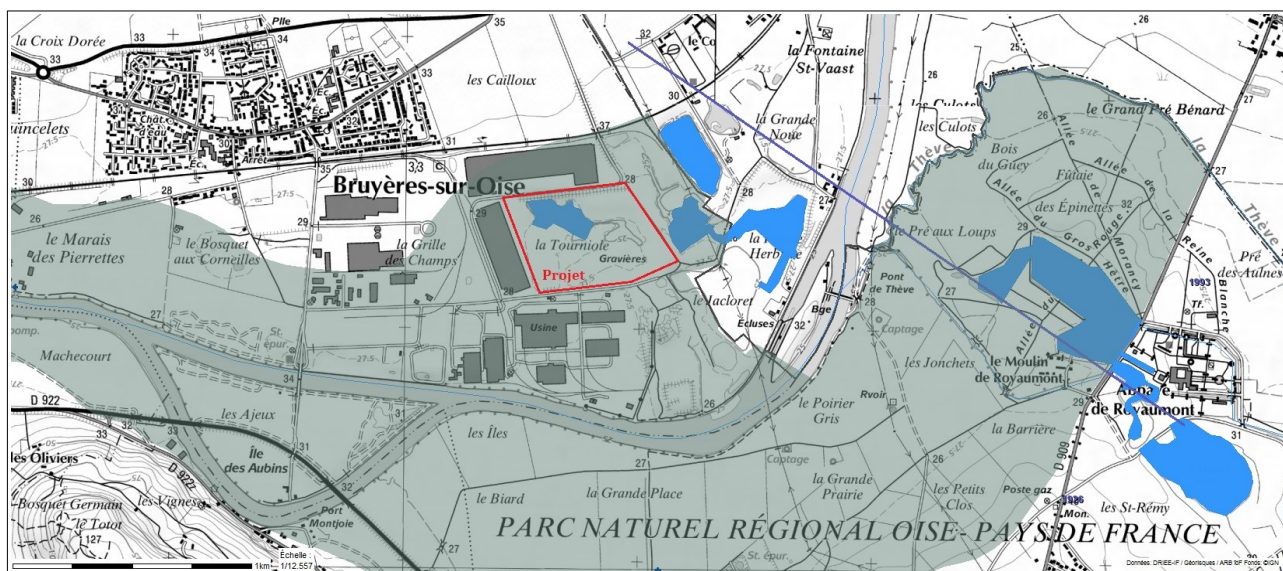


Figure 8: carte des plus hautes eaux connues (PHEC) dans le département du Val d'Oise – Source : DRIEE

De plus, la MRAe remarque que l'étude d'impact ne mentionne pas le Plan de gestion du risque inondation du bassin Seine-Normandie (PGRI) ni le fait que la commune de Bruyères-sur-Oise appartient au territoire à risque

¹⁸ Seuls les risques accidentels liés aux panneaux photovoltaïques sont traités de manière détaillée dans la notice des permis de construire.

¹⁹ cf. avis de l'autorité environnementale du Préfet de région date du 15 septembre 2017 sur le projet constitué par le bâtiment C

important d'inondation (TRI) de la métropole francilienne. Or la cartographie associée (*page 171 de l'étude d'impact A et page 170 de l'étude d'impact B*) permet d'anticiper les hauteurs d'eau relative à différents scénarios de crue, dont les crues exceptionnelles.

En remaniant les sols, le projet est susceptible de soustraire des volumes à l'expansion des crues. De plus, en augmentant les surfaces de ruissellement, le projet est susceptible de modifier les écoulements en cas de crue. Enfin, l'installation d'activités pouvant présenter des risques industriels nécessite que la prise en compte du risque inondation soit bien étudiée. De manière générale, la modification des risques existants nécessite d'être évaluée de façon plus précise. Des mesures privilégiant l'évitement doivent être définies en conséquence. L'analyse des risques d'inondation, qui n'occupe qu'un court paragraphe de l'étude d'impact, nécessite d'être développée.

La MRAe recommande de développer la prise en compte des risques d'inondation et notamment de préciser la façon dont le projet tient compte du plan de gestion du risque d'inondation du bassin Seine-Normandie (PGRI).

Les risques d'inondation par remontées de nappes ont des conséquences sur les risques de pollution des milieux. Or, la prise en compte du risque d'inondation par remontée de nappe dans le système de gestion des eaux pluviales n'est pas clairement traitée.

En outre, la MRAe rappelle qu'en application de l'article R. 214-1 du code de l'environnement, les rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol sont soumis à autorisation au titre la loi sur l'eau, dès lors que la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, est supérieure à 20 ha, et à déclaration pour une surface inférieure, question devant être traitée dans l'autorisation environnementale du projet.

En ce qui concerne les rejets d'eaux usées, estimés au total à 6 500 m³/an, le maître d'ouvrage indique que la station d'épuration est calibrée pour 5 067 équivalents-habitants, reçoit aujourd'hui 55% de sa capacité nominale en flux organique et 68% de sa charge hydraulique et dispose donc d'une capacité suffisante pour absorber le volume d'eaux vannes en provenance du projet d'autant que ces eaux vannes seront évacuées au fur et à mesure de la journée de travail (*page 107 de l'étude d'impact A et page 105 de l'étude d'impact B*).

Par ailleurs, des études de qualité des sols menées en 2016 et 2017 ont montré que le site d'implantation du projet présente des concentrations significatives en métaux lourds dans les sols jusqu'à 5 m de profondeur et des concentrations notables en substances volatiles dans les gaz du sol (*page 33 de l'étude d'impact A et page 31 de l'étude d'impact B*). L'étude d'impact indique qu'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a ensuite été réalisée concluant que ces pollutions sont compatibles avec les usages projetés. La MRAe avait recommandé dans son précédent avis la réalisation d'une étude complémentaire sur les métaux lourds, permettant de caractériser l'ensemble du site et, le cas échéant, la réalisation d'un plan de gestion des terres adapté. L'EQRS (étude SOPOL) annoncée en annexe 1 de l'étude d'impact ne figurant pas dans le dossier communiqué à la MRAe, il ne lui pas été possible de s'assurer si l'EQRS évoquée répond à cette recommandation.

Enfin, le site est dans le périmètre de protection éloignée du champ captant d'Asnières-sur-Oise, établi par une déclaration d'utilité publique (DUP). Les prescriptions relatives à cette servitude d'utilité publique, visant à empêcher toute infiltration de produits susceptibles d'altérer la qualité des eaux, sont en partie rappelées (*pages 52-53 de l'étude d'impact A et pages 50-51 de l'étude d'impact B*). Toutefois, l'étude d'impact ne précise pas qu'il est également interdit de creuser des puits ou excavations permanentes de plus de 5 m, sauf avis conforme de l'hydrologue agréé. Cette prescription doit être respectée dans le cadre de la réalisation des bassins de récupération des eaux.

La MRAe recommande d'évaluer plus précisément, en vue de les réduire, les risques de pollution des sols et des eaux, en précisant :

- **la gestion des eaux de ruissellement en cas de remontées de nappe ;**
- **la gestion des terres en place polluées ;**
- **la nécessité de soumettre toute excavation de plus de 5 m de profondeur à l'avis de l'hydrologue agréé.**

5.3 Multi-modalité du transport de marchandises

Selon l'étude d'impact, le choix du terrain du projet a été déterminé en raison de sa localisation géographique sur une « plateforme multimodale » bénéficiant de la proximité de l'Oise, du réseau ferré et d'une trame routière importante (page 163 de l'étude d'impact A). Ceci répond effectivement aux objectifs du SDRIF de développer la multi-modalité du transport de marchandises notamment par les modes ferroviaire et fluvial, afin de réduire la part du transport routier et sa contribution au changement climatique.

L'étude d'impact indique (page 26 de l'étude d'impact A) que la ZAE est embranchée fer et qu'une navette ferroviaire proposée par SOGARIS pourra être mise en place reliant le parc logistique de Bruyères-sur-Oise au centre de Paris. Il indique également la présence d'un axe fluvial et du port de Bruyères-sur-Oise qui bénéficie d'une plate-forme à containers (page 27 de l'étude d'impact A). En revanche, il n'est pas indiqué quelles parts du transport de marchandises des deux futurs entrepôts se fera selon les modes ferroviaire et fluvial.

Par rapport à l'étude d'impact du projet initial d'entrepôt logistique unique, une étude de trafic routier a été réalisée en octobre 2020 intégrant notamment le bâtiment C.

Le nombre de mouvements de véhicules engendrés par le personnel et le transport de marchandise, en l'absence de tout recours aux transports en commun pour le premier et au fer ou à la voie d'eau pour le second, est estimé au total à 1 180 mouvements²⁰ de voitures et 1 300 mouvements de poids-lourds par jour (soit environ 100 mouvements poids-lourds par heure). Cette estimation est donc supérieure à celle du projet initial²¹. Le maître d'ouvrage n'évalue pas quelle part de ce trafic peut être reportée sur le mode ferré ou fluvial en exploitant les dessertes offertes sur le site.

Par ailleurs, l'estimation des émissions polluantes engendrées par le projet est limitée aux mouvements des véhicules à l'intérieur du futur site (page 147 de l'étude d'impact A). L'argument « *L'exploitant du site ne sera pas en mesure de mettre en place des mesures de réduction au-delà des limites de propriété de l'installation.* » n'est pas, pour la MRAe, recevable. Une estimation de l'ensemble des kilomètres parcourus par les véhicules transitant sur le site selon leur origine et leur destination (sur la base de moyennes propres au secteur du transport de marchandises) est nécessaire pour évaluer la contribution des activités projetées aux émissions de polluants. La multiplicité des parties prenantes du projet (propriétaire foncier, promoteur, locataires, sociétés de transport, etc.) ne saurait dispenser d'une évaluation des incidences du projet sur les déplacements. Par ailleurs, des solutions doivent être recherchées pour faciliter le recours à d'autres modes de déplacement que la voiture.

Le nombre de places de stationnement prévues pour les voitures (769 places : 364 places pour le bâtiment A et 405 places pour le bâtiment B), paraît disproportionnée au regard des 450 personnes devant être employées sur le site. Plus généralement, une optimisation des surfaces consommées par les voiries et le stationnement (9,6 ha : 3,9 ha pour le bâtiment A et 5,7 ha pour le bâtiment B) mérite pour la MRAe d'être étudiée, d'autant plus qu'elle est plus importante que dans le projet initial²².

Le site est desservi par la ligne H du Transilien SNCF et quatre lignes de bus dont les arrêts se trouvent en centre-ville de Bruyères-sur-Oise distant d'environ 2 km, les futurs employés pourront emprunter ces transports en commun à condition d'effectuer le reste du trajet à pied ou à vélo. A ce titre, les études d'impact n'indiquent pas les itinéraires cyclables et les cheminements piétons permettant d'accéder aux entrées des deux entrepôts, notamment à partir des transports en commun et si les entrées sont localisées de façon optimale par rapport aux itinéraires préférentiels

La MRAe recommande de traiter de façon optimale la question des déplacements :

- **en développant la multi-modalité du transport sur le site du projet, tant pour les employés que pour les marchandises ;**
- **en évaluant les impacts du transport routier de marchandises en termes d'émissions de polluants et d'émission de gaz à effet de serre.**

20 Entrées et sorties

21 900 mouvements de voitures et 720 mouvements de poids-lourds par jour (soit 55 mouvements de poids-lourds par heure).

22 l'espace réservé aux voiries et stationnement était de 8 ha pour l'entrepôt unique

5.4 Consommations d'énergie et production de déchets

Concernant l'énergie nécessaire au fonctionnement des bâtiments (éclairage, alimentation des engins de manutention, chauffage et bureautique), les études d'impact produites ne fournissent pas d'estimation.

On retrouve dans une des annexes aux permis de construire (PC16-Attestation RT2012) l'estimation globale pour la partie « bureaux » qui est de 98,90 kWh/m²/an (bâtiment A) et de 99,4 kWh/m²/an (bâtiment B). Ces éléments doivent être intégrés à l'étude d'impact mais restent très secondaires par rapport aux besoins globaux. Par ailleurs, il est indiqué que les chaudières fonctionneront au gaz de ville.

Les consommations énergétiques nécessaires au transport de marchandise ne sont pas estimées.

Enfin des panneaux photovoltaïques recouvriront plus de 30 % des surfaces de toiture sur les cellules de stockage 1,2,3,4 et 5 (page 170 de l'étude d'impact A et page 169 de l'étude d'impact B). Il n'est pas indiqué la part de l'électricité produite qui sera dédiée aux besoins du site et celle qui sera destinée au réseau électrique public.

La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact, la consommation d'énergie des futurs bâtiments (bureaux et cellules de stockage) et la part qui sera couverte par la production des panneaux photovoltaïques qui seront implantés sur les toitures des bâtiments.

Par ailleurs, les activités projetées sont à l'origine d'une production importante de déchets. Ces déchets sont notamment liés aux activités de conditionnement des marchandises. L'étude d'impact répertorie la nature et les modalités de stockage des différents types de déchets (pages 133-134 de l'étude d'impact A et pages 131-132 de l'étude d'impact B). L'étude d'impact indique que l'ensemble de ces déchets sera géré selon les niveaux 1 et 2 de traitement des déchets²³, qui correspondent au recyclage, à la valorisation des sous-produits ou au traitement par incinération par exemple. En revanche, aucun déchet n'est traité selon le niveau 0 qui correspond à la « réduction à la source de la quantité et de la toxicité des déchets produits », sans que cela ne soit justifié. L'étude d'impact présente ensuite des mesures de gestion de caractère général, mais ne propose pas d'évaluation quantitative des déchets et de mesures de réduction à la source.

La MRAe recommande d'évaluer la quantité de déchets produite par les activités projetées et d'étudier des mesures visant à les réduire.

6 Justification du projet retenu

L'étude d'impact indique (page 163 de l'étude d'impact A et page 160 de l'étude d'impact B) que « le choix du terrain s'est avant tout appuyé sur deux critères :

1. sa superficie qui permet la création d'un bâtiment de grande taille
2. sa localisation géographique dans le bassin parisien sur une plate-forme multimodale : proximité de l'Oise, proximité du réseau ferré et départ de navettes ferroviaires vers La Chapelle International, proximité d'une trame routière importante ».

Les études d'impact analysent brièvement la compatibilité du projet avec le SDRIF en commentant un extrait de la carte de destination du SDRIF (page 202 de l'étude d'impact A et page 201 de l'étude d'impact B).

Elles ne rappellent pas (contrairement à l'étude d'impact initiale) que le SDRIF indique dans son chapitre de ses orientations réglementaires traitant des activités logistiques :

« En Île-de-France, l'ampleur de ces besoins et les flux d'import-export nationaux, locaux et de transit générés rendent nécessaire l'optimisation du fonctionnement logistique régional. Il s'agit donc d'organiser l'armature logistique francilienne en préservant et en développant le potentiel de fonctionnement multimodal du transport de

²³ Mentionnés dans la circulaire du 28 décembre 1990 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

marchandises et de la logistique. (...) Les grands sites et les équipements multimodaux que sont les ports de Gennevilliers, Bonneuil, Montereau, Limay et Bruyères-sur-Oise doivent être préservés et développés. (...) Les terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, sites multimodaux) doivent être conservés à ces usages. (...) L'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers doit être évité. Les implantations des activités logistiques doivent être compactes afin de limiter la consommation d'espace, dans le respect des orientations relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation ».

La MRAe recommande de présenter comment le projet s'inscrit dans la démarche d'optimisation de la consommation d'espace, de compacité et du transport multi-modal portée par le SDRIF.

7 Information du public

Le résumé non technique fourni dans chaque étude d'impact donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique des sujets traités dans cette étude.

Le présent avis devra être joint aux dossiers d'enquête publique sur le 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 . 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. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr.

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

Délibéré en séance le 11 mars 2021

Où siégeaient :

Eric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-Jacques LAFITTE, Ruth MARQUES et Philippe SCHMIT, président.