



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 trois
entrepôts par la société Goodman France au Mesnil-Amelot
(77)**

N°MRAe 2021- 1742
du 18 novembre 2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction de trois entrepôts, situé au Mesnil-Amelot (77), porté par la société Goodman France et sur les trois études d'impact associées (une pour chaque entrepôt) en date du 27 juillet 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de demande d'autorisation environnementale pour chaque entrepôt, au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement.

Les trois bâtiments sont localisés au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « La Chapelle de Guivry », qui prévoit, sur une surface estimée à 72 hectares d'espaces agricoles, la construction de bâtiments dédiés à des activités de bureaux, de services, industrielles et logistiques pour un total de 340 000 m² de surface de plancher, la réalisation d'un barreau routier, de voiries d'accès et de places de stationnement, et l'aménagement d'espaces verts. Le projet d'aménagement de cette ZAC fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale émis à la même date que le présent avis.

Les trois entrepôts projetés correspondent à trois lots (1 à 3) de la ZAC. Ils seront construits sur un terrain d'environ 37 hectares et développent au total 190 281 m². Ils permettront le stockage de diverses marchandises manufacturées et des produits de consommation courante.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour les trois entrepôts projetés concernent :

- l'eau ;
- l'insertion paysagère ;
- les déplacements ;
- les risques sanitaires liés aux pollutions ;
- les risques technologiques ;
- les servitudes de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle ;
- les effets cumulés avec d'autres projets.

Les principales recommandations de la MRAe sont de :

- justifier le projet de construction des trois entrepôts au regard de solutions alternatives moins consommatrices d'espaces non artificialisés et d'énergie ;
- analyser le traitement paysage du projet en cohérence avec les prescriptions de la ZAC et permettant de caractériser l'insertion paysagère des trois bâtiments dans leur environnement ;
- préciser les mesures pour inciter à l'accès au site par les transports en commun, la marche et le vélo, particulièrement celles liées aux aménagements proposés comme la localisation, la capacité et l'accessibilité du stationnement des vélos, ainsi que leur articulation avec les actions portées par la collectivité ;
- mieux démontrer l'absence d'impact significatif du projet sur la qualité de l'air et de renforcer les mesures pour éviter et réduire les impacts générés ;
- justifier l'absence de caractérisation des niveaux de bruit générés par les activités réalisées sur le site du projet et l'absence de mesures d'évitement et de réduction des émissions sonores liées au trafic lié à ces activités ;
- présenter les éventuels effets dominos des phénomènes dangereux générés à l'extérieur du site et pouvant entraîner un scénario d'accident sur le site ;
- réaliser un bilan carbone global du projet et définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation en conséquence.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	5
1. Présentation du site.....	5
1.1. Contexte et présentation du site.....	5
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	9
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. L'eau.....	11
3.2. L'insertion paysagère.....	12
3.3. Les déplacements.....	13
3.4. Les risques sanitaires liés à la pollution de l'air.....	15
3.5. Les risques sanitaires liés à la pollution sonore.....	17
3.6. Les risques technologiques.....	18
3.7. Les servitudes de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle.....	20
3.8. L'énergie et le changement climatique.....	21
3.9. Les effets cumulés avec d'autres projets.....	21
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	22
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	23

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet de Seine-et-Marne pour rendre un avis, dans le cadre des procédures de demande d'autorisation environnementale, sur le projet de construction de trois entrepôts au Mesnil-Amelot (77) porté par la société Goodman France, et sur les études d'impact¹ associées, datées du 27 juillet 2021.

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R.122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 22 septembre 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R.122-7 du code de l'environnement](#) l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R.122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 22 septembre 2021, dont la réponse concernant le projet de construction des trois entrepôts a été réceptionnée par courrier en date du 14 octobre 2021.

La MRAe s'est réunie le 18 novembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction de trois entrepôts.

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

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

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.

1 Sauf mention explicite, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à la pagination de la version non numérique de l'étude d'impact associé au bâtiment 1.

Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement² et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) 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.

Conformément à ces directives un 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'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

1. Présentation du site

1.1. Contexte et présentation du site

La société Goodman France, filiale de la société Goodman, souhaite construire trois entrepôts au sein de la ZAC « La Chapelle de Guivry », localisée sur le territoire de la commune du Mesnil-Amelot (77), au nord du département de la Seine-et-Marne et à proximité immédiate de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle. Ce projet comprend :

- la construction de trois entrepôts développant au total une surface au sol de 196 356 m² ;
- la construction de parkings et de voiries pour accueillir les véhicules légers et les poids-lourds pour une surface totale de 89 640 m² ;
- l'aménagement d'espaces verts pour une surface totale de 52 708 m².

La ZAC « La Chapelle de Guivry » comprend un ensemble de terrains situés à l'est du territoire de la commune du Mesnil-Amelot, en limite d'agglomération. Cette ZAC est située à proximité immédiate de l'accès est du complexe aéroportuaire Paris Charles-de-Gaulle et à environ 20 kilomètres de Paris. Elle comprend la création de dix lots sur une emprise totale de 72 hectares. Le site de la ZAC est localisé rue de la Chapelle et correspond à la zone AUX³ du plan local d'urbanisme (PLU) communal en date du 17 novembre 2015. Il se trouve à proximité immédiate de plusieurs axes routiers (D 401, D 212 et N 1104) permettant de rejoindre rapidement des axes routiers plus importants (N 2 et A 1).

2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

3 D'après le plan local d'urbanisme, une zone AUX est une zone à urbaniser destinée à accueillir des activités, des entrepôts, des bureaux et des commerces.



Figure 1 : localisation géographique de la ZAC « La Chapelle de Guivry » où se situe le projet de la société Goodman France (source : p.34 de l'étude d'impact)

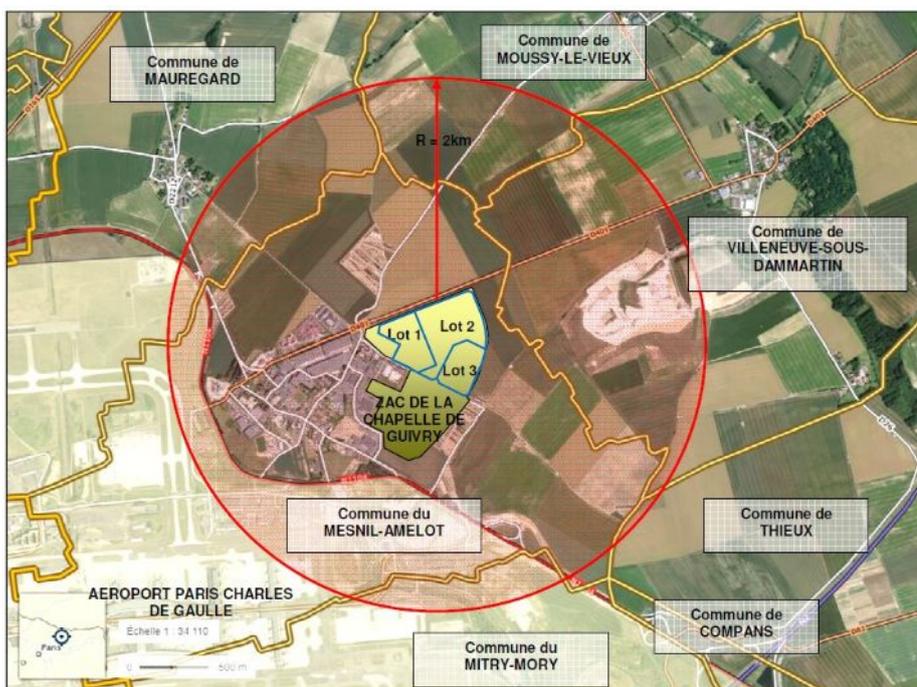


Figure 2 : plan de situation de la ZAC et des lots 1 à 3 (source : p.35 de l'étude d'impact)

L'étude d'impact précise que chaque bâtiment d'entrepôt est indépendant des deux autres au niveau du fonctionnement (p.35). Les trois entrepôts ne possèdent aucune installation en commun (p.41).

Ces trois entrepôts, identifiés en tant que bâtiment 1, bâtiment 2 et bâtiment 3, seront construits sur un terrain représentant une surface totale d'environ 37 ha et correspondant aux trois lots 1, 2 et 3 de la ZAC « La Chapelle de Guivry » (p.36). La surface totale de plancher du projet est évaluée à 190 281 m² (p.41). Selon le document intitulé « PJ 46 – Description du projet et des procédés » associé à chaque entrepôt, la surface totale imperméabilisée s'élèvera à 300 851 m² et la surface totale non imperméabilisée à 70 076 m². Ces informations gagneraient à être reprises dans les études d'impact.

Selon l'étude d'impact, les cellules constituant les trois entrepôts permettent le stockage de diverses matières combustibles associées à des marchandises manufacturées et des produits de consommation courante : bois, papier, cartons, matières plastiques. Chaque entrepôt est accompagné d'un ou deux blocs abritant des bureaux et des locaux sociaux au niveau de la façade ouest du bâtiment, de locaux techniques au niveau des façades sud et est du bâtiment et d'un poste de garde. Il est précisé (p.42 à p.44) que :

- le bâtiment 1 est composé de huit cellules représentant une emprise au sol de 51 202 m² sur un terrain d'une surface de 103 061 m² ;
- le bâtiment 2 est composé de seize cellules représentant une emprise au sol de 100 187 m² sur un terrain d'une surface de 177 830 m² ;
- le bâtiment 3 est composé de sept cellules représentant une emprise au sol de 44 967 m² sur un terrain d'une surface de 90 036 m².



Figure 3 : plan masse des trois lots sur lesquels s'implantent les trois bâtiments projetés
(source : p.41 de l'étude d'impact)

L'étude d'impact précise que les bâtiments 1 et 2 sont équipés de panneaux photovoltaïques au niveau des toitures. Cette information n'est mentionnée qu'à la page 295 de l'étude d'impact, sans plus de détails (notamment la surface représentée par les panneaux).

La MRAe relève que certaines informations relatives à la description du projet sont manquantes. Ainsi, dans les études d'impact, il n'est pas précisé :

- la surface végétalisée sur chaque lot ;
- le nombre de places de stationnement dédiées aux véhicules légers et aux poids-lourds au niveau de chaque entrepôt ;
- les caractéristiques techniques de chaque entrepôt (dimensions, nombre de quais etc.).

L'étude d'impact indique que les activités réalisées au sein de ces trois entrepôts concernent la réception et le stockage de marchandises ainsi que la préparation des marchandises afin de procéder à leur expédition. Elle précise que (p.48) :

- aucune activité de production ou de fabrication de marchandises n'est réalisée sur le site ;
- les entrepôts sont alimentés à l'aide de poids-lourds et les marchandises préparées sont expédiées par voie routière.

Les trois autorisations environnementales associées aux trois entrepôts sont sollicitées au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement et chaque autorisation environnementale tient lieu :

- de demande d'autorisation au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement pour les rubriques suivantes :
 - rubrique 1510-1 pour des volumes maximaux de stockage évalués à 185 264 m³ pour le bâtiment 1, à 370 528 m³ pour le bâtiment 2 et à 162 106 m³ pour le bâtiment 3 ;
 - rubrique 2910-A-2 pour les trois chaufferies associées aux trois bâtiments et alimentées au gaz naturel, de puissance respective égale à 1,8 MW, 3,6 MW et 1,8 MW ;
- de demande d'autorisation au titre de la législation des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L.214-3 du code de l'environnement pour la rubrique suivante : 2.1.5.0 pour le rejet des eaux pluviales sur le sol.

(1) La MRAe recommande de :

- préciser la description du projet pour chaque lot (dimensions des entrepôts, nombre de quais, nombre de places de stationnement, surface imperméabilisée et surface végétalisée, etc.) ;
- préciser la surface des panneaux photovoltaïques prévus au niveau des toitures des bâtiments 1 et 2.

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

Les études d'impact ne précisent pas les modalités d'association du public en amont du projet. Elles mentionnent que les dossiers de demande d'autorisation environnementale feront l'objet d'une enquête publique et identifient les communes concernées par le processus d'enquête publique (p.35). Le projet va faire l'objet d'une enquête publique conformément aux articles L.123-1-A et R.123-1 du code de l'environnement.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

La MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivants :

- l'eau (les eaux superficielles et les eaux souterraines) ;
- l'insertion paysagère ;
- les déplacements ;
- les risques sanitaires liés aux pollutions : pollution de l'air et pollution sonore ;
- les risques technologiques ;
- Les servitudes de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle ;
- Les effets cumulés avec d'autres projets.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences potentielles du projet et les mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes à l'environnement ou à la santé.

Les autres enjeux environnementaux abordés dans le dossier ne font pas l'objet de développement particulier dans le cadre du présent avis, celui-ci ne prétendant pas à l'exhaustivité.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Les études d'impact abordent les différentes thématiques environnementales et sont dans leur ensemble de qualité, mais certaines informations sont à compléter ou à corriger.

Les documents permettent d'appréhender correctement les enjeux liés au site. Toutefois, la réalisation et la présentation d'une seule étude d'impact commune aux trois entrepôts projetés auraient été plus conforme à la nature de projet unique qu'ils constituent au sens de l'évaluation environnementale. Une telle présentation aurait permis de rendre le dossier d'étude d'impact plus concis et de lecture plus aisée.

Des études spécifiques ont été réalisées, notamment pour les principaux enjeux identifiés (études hydrauliques, étude de dangers, étude acoustique, étude de trafic). Elles sont annexées aux trois dossiers de demande d'autorisation environnementale et permettent de disposer d'informations complémentaires.

Le résumé non technique de chaque étude d'impact, dont l'objectif principal est de présenter une synthèse du projet à tous les lecteurs, est complet et accessible.

(2) La MRAe recommande de présenter une seule étude d'impact commune aux trois entrepôts projetés et à leurs aménagements associés.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Les études d'impact (p.200 à p.208) identifient les différents documents de planification existants et présentent une analyse de l'articulation du projet avec les objectifs portés par ces documents :

- concernant le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013, l'étude d'impact précise que les terrains occupés par le projet sont identifiés comme étant des espaces destinés à accueillir des activités économiques, nécessaires au développement de la région Île-de-France ;
- concernant le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune du Mesnil-Amelot, approuvé le 17 novembre 2015 et dernièrement modifié le 10 décembre 2018, le projet est situé en zone AUX destinée à accueillir des activités économiques, des entrepôts, des bureaux et des commerces, et fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) qui permet l'accueil des trois entrepôts projetés sur les lots 1, 2 et 3 de la ZAC « La Chapelle de Guivry » ;
- concernant le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie (SDAGE) approuvé le 29 octobre 2009, l'étude d'impact présente les actions mises en place sur le site pour répondre à ses grandes orientations ;
- concernant le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) adopté le 21 octobre 2013, il est précisé que le projet n'est pas localisé au niveau d'un corridor écologique identifié.

De plus, les études d'impact comportent une analyse de la compatibilité du projet avec les différents documents de planification relatifs au traitement des déchets : programme national de prévention des déchets (PNPD), plan régional d'Île-de-France de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), plan régional d'Île-de-France de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PRE-DEC), et avec ceux relatifs à la qualité de l'air : plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région Île-de-France et schéma régional climat, air, énergie (SRCAE).

La MRAe souligne que le plan régional d'Île-de-France de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) approuvé le 21 novembre 2019 a pris le relais de différents plans régionaux : le PREDMA⁴, le PREDD⁵, le PRE-DAS⁶ et le PREDEC.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Les études d'impact présentent :

- les éléments permettant de justifier la localisation du projet (p.49 et p.50) ;
- quatre scénarios de conception avec les avantages et les inconvénients associés (p.51 à p.58).

L'étude d'impact souligne que le projet porté par la société Goodman France, outre sa conformité aux orientations du SDRIF et avec le PLU de la commune du Mesnil-Amelot bénéficie d'une situation géographique privilégiée par la proximité d'axes routiers importants permettant une accessibilité rapide et aisée à l'ensemble de la région parisienne, qu'il est localisé dans une zone identifiée à fort potentiel économique en développement notamment porté par la proximité de la plateforme aéroportuaire et à l'entrée de la commune du Mesnil-Amelot permettant une recomposition et une valorisation de ce foncier disponible. Elle indique que le projet est la source de nouveaux emplois permettant de développer le bassin d'emplois de la commune du Mesnil-Amelot.

L'étude d'impact présente ensuite quatre scénarios d'aménagement global de la ZAC « La Chapelle de Guivry » étudiés en 2009 et en établit une liste des avantages et des inconvénients respectifs, associée à une cartographie permettant d'en visualiser les principes. Le choix d'un scénario 4 correspondant au projet d'aménagement de la ZAC retenu, qui est une adaptation du scénario 3, est ainsi justifié par :

- une bonne hiérarchisation des secteurs de la ZAC ;
- un rétablissement des circulations agricoles pouvant emprunter les voiries présentes au sein de la ZAC ;
- une mise en valeur de la chapelle de Guivry visible à partir de la partie centrale de la ZAC où se situent les activités dédiées aux services (restaurant, hôtel...) ;
- le développement d'une trame verte par l'aménagement paysager des différents lots permettant d'établir une liaison avec les pépinières présentes dans le périmètre d'étude du projet et d'assurer la gestion des eaux pluviales.

La MRAe note que :

- les quatre scénarios présentés sont issus de l'étude d'impact de la ZAC « La Chapelle de Guivry » en date du 8 juin 2021. Ils ne portent pas spécifiquement sur le projet de construction des trois entrepôts par la société Goodman France, et leur élaboration est d'ailleurs largement antérieure à ce projet ;
- l'étude d'impact ne présente pas les raisons pour lesquelles la société Goodman France construit spécifiquement trois entrepôts sur ces lots précis et avec cette configuration déterminée.

4 Le PREDMA est le plan régional d'Île-de-France d'élimination des déchets ménagers et assimilés approuvé le 26 novembre 2009.

5 Le PREDD est le plan régional d'Île-de-France d'élimination des déchets dangereux (PREDD) approuvé le 26 novembre 2009.

6 Le PREDAS est plan régional d'Île-de-France d'élimination des déchets d'activités de soins à risques infectieux approuvé en 2009.

La MRAe relève par ailleurs que ces scénarios alternatifs correspondent à des variantes d'aménagement davantage qu'à des solutions de substitution raisonnables, qui aurait dû inclure des éléments de comparaison entre plusieurs implantations et/ou configurations envisageables des entrepôts permettant notamment de consommer moins d'espaces non artificialisés, par exemple sur des friches industrielles ou des terrains à réhabiliter, et moins d'énergie.

L'absence d'examen de la disponibilité éventuelle d'autres sites déjà aménagés permettant d'accueillir partiellement ou en totalité les bâtiments projetés au sein de la l'EPCI (la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France) est à souligner.

(2) La MRAe recommande de justifier le projet de construction des trois entrepôts au sein de la ZAC « La Chapelle de Guivry » au regard de solutions alternatives moins consommatrices d'espaces non artificialisés et d'énergie et de la disponibilité éventuelle d'autres sites déjà inclus dans des ZAE au sein de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. L'eau

Les études d'impact indiquent que les deux principaux ensembles aquifères présents au niveau du site sont la nappe de l'Éocène du Valois et la nappe de l'Albien-néocomien captif (p.69). Elles qualifient de bons les états quantitatif et qualitatif de ces deux masses d'eau, sans préciser la source de cette information. Par ailleurs les études d'impact précisent la localisation géographique des deux cours d'eau les plus proches du site (p.72) : Les Grandes Vignes à 1,5 km du site et La Biberonne à 3 km du site. Elles ne qualifient pas les états chimique et biologique de ces deux cours d'eau, notamment au regard des données du SDAGE.

En ce qui concerne les eaux usées, les études d'impact indiquent que les trois bâtiments seront raccordés au réseau d'assainissement géré par la commune du Mesnil-Amelot conformément au règlement en vigueur. Ces eaux seront traitées par la station de traitement des eaux usées de la commune et gérée par la communauté d'agglomération Roissy-Pays de France (p.211). Il n'est pas précisé si la station de traitement des eaux usées sera en capacité de traiter les volumes d'eaux usées générés par les activités des trois entrepôts.

En ce qui concerne les eaux pluviales, les études d'impact mentionnent la présence d'une étude hydraulique complète pour les trois entrepôts, présente en annexe 2 (p.218 à p.226). Cette étude présente, pour chaque entrepôt, les impacts des pluies cinquantennales et centennales après la réalisation de l'aménagement et par bassin versant identifié. Elle n'identifie pas de débordement au niveau de chaque lot lors de l'occurrence de pluies cinquantennales, mais souligne la possibilité de débordement en cas de pluies centennales. Il est précisé que ces volumes d'eau seront stockés au niveau de la zone des quais.

Les études d'impact (p.212 et p.224 à p.226 et annexe 2) présentent pour chaque lot les mesures de réduction des impacts générés par la réalisation du projet sur la gestion des eaux pluviales, consistant à réaliser un réseau de collecte séparatif des eaux pluviales issues des toitures et des eaux pluviales issues des voiries et des parkings, et le traitement de ces dernières par un séparateur d'hydrocarbures, grâce à :

- la réalisation de bassins de rétention perméables et souterrains reliés entre eux permettant le rejet des eaux pluviales issues des toitures avec un débit maîtrisé de 1l/s/ha, notamment vers le réseau de la ZAC, et la création d'un ouvrage perméable spécifique pour l'infiltration des premières eaux pluviales (10 mm) :
 - pour le bâtiment 1, le volume total des bassins de rejet sera de 3 210 m³, et l'ouvrage d'infiltration de la première pluie, d'une surface de 4 000 m², sera implanté au niveau de la voie de circulation dédiée aux véhicules de secours et à l'arrière du bâtiment 1 ;

- pour le bâtiment 2, le volume total des bassins de rejet sera de 5 848 m³, et l'ouvrage d'infiltration de la première pluie, d'une surface de 7 400 m², sera implanté au niveau du parking dédié aux véhicules légers ;
- pour le bâtiment 3, le volume total des bassins de rejet sera de 2 809 m³, et les deux ouvrages d'infiltration de la première pluie, de surfaces respectives de 1 100 m² et 200 m², seront implantés au niveau de la voie de circulation dédiée aux véhicules de secours et à proximité du séparateur d'hydrocarbures ;
- la réalisation de bassins étanches destinés à recueillir les eaux pluviales issues des voiries et les eaux d'extinction incendie avec un débit maîtrisé de rejet notamment vers le réseau de la ZAC et après les opérations de traitement par un séparateur d'hydrocarbures :
 - pour le bâtiment 1, le volume du bassin sera de 3 726 m³, et ce bassin sera localisé en face des quais de chargement et de déchargement ;
 - pour le bâtiment 2, le volume du bassin sera de 3 722 m³ ;
 - pour le bâtiment 3, le volume des deux bassins prévus sera de 3 409 m³.

Par ailleurs, les études d'impact précisent que les ouvrages de gestion des eaux pluviales font l'objet d'opérations d'entretien en fonction des constats effectués pendant les visites de surveillance.

La MRAe note que les études d'impact ne présentent pas les articulations entre la gestion des eaux au niveau des trois lots et la gestion des eaux au niveau de l'ensemble de la ZAC. Elle note également que les impacts des aménagements projetés sont décrits dans le paragraphe (V.2.3.3.2) consacré aux « Mesures de réductions ».

(3) La MRAe recommande de présenter les articulations entre la gestion des eaux au niveau de chacun des trois lots et la gestion des eaux au niveau de la ZAC.

3.2. L'insertion paysagère

Les études d'impact ne présentent pas les dimensions des bâtiments. Elles indiquent (p.38 et p.39) que :

- le projet est entouré de parcelles à usage agricole à l'est et au nord ;
- le projet est limitrophe de la société Chatelain identifiée en tant que pépinière ;
- le projet est séparé par la rue de la Chapelle de deux établissements recevant du public (un centre de loisirs et un hôtel) et de la chapelle Notre-Dame de Guivry constituant un élément architectural remarquable ;
- le projet est situé à proximité d'un centre de rétention administrative et d'une annexe du tribunal de grande instance de Meaux, à l'ouest du site.

Les études d'impact présentent différents éléments photographiques de l'état initial des terrains actuellement occupés par des plantations agricoles (p.40), sans préciser la localisation des prises de vue.

La MRAe relève que les études d'impact ne présentent pas de vues à moyenne et longue distances des terrains destinés à accueillir le projet.

Elles analysent les impacts du projet sur le paysage et proposent des mesures de réduction (p.241 à p.244). Il est indiqué en page 241 que « *le traitement paysager du projet est consultable au paragraphe 0 implantation du projet sur des milieux naturels présentant un faible intérêt* » mais le paragraphe 0 ne figure pas dans l'étude d'impact.

Les études d'impact présentent quelques éléments graphiques permettant de disposer d'une vue aérienne de l'ensemble des trois entrepôts, d'une vue de l'entrée du site accueillant le bâtiment 3, d'une vue rapprochée des bureaux et d'une vue rapprochée des façades situées entre les cellules constituant les entrepôts (p.242 à p.244).

Les espèces végétales mises en place au niveau de chaque lot sont décrites minutieusement (p.187 à p.198). Il est précisé que la plantation de ces différentes espèces a pour objectif de créer un écrin végétal permettant d'atténuer la présence de chaque bâtiment et celle des aires de stationnement dans le paysage ouvert de la plaine.

La MRAe relève que l'analyse des impacts paysagers du projet est insuffisante et que les mesures de réduction présentées ne sont pas assez développées pour permettre d'apprécier leur efficacité. Compte tenu de l'importance des surfaces concernées et des dimensions imposantes des trois entrepôts projetés, la MRAe estime que cette thématique devrait être traitée de manière plus robuste. Ainsi il est attendu :

- une description détaillée des caractéristiques physiques des différents bâtiments (dimensions, matériaux, traitement architectural...) ;
- une analyse du traitement paysager du projet en cohérence avec les prescriptions émises dans le cadre de l'aménagement de la ZAC et permettant de caractériser l'insertion paysagère de ces trois bâtiments à proximité d'un front urbain, notamment constitué par la chapelle Notre-Dame de Guivry, et au regard des plaines agricoles et des axes routiers présents dans le paysage ;
- des documents graphiques de principes à différentes échelles : des coupes d'ensembles transversales et des zooms sur les différentes parties des parcelles représentant les hauteurs, les épaisseurs des plantations pour chaque type de lieux (à proximité des clôtures, sur les parkings, au niveau des bassins...) ainsi que des coupes et des plans de principes par typologie de plantations (haies, bosquets, vergers, arbres isolés ou alignement...) ;
- le ratio d'arbres plantés par surface imperméabilisée ;
- des éléments graphiques supplémentaires permettant de caractériser les vues de chaque bâtiment à courte, moyenne et longue distances et le traitement paysager envisagé par l'apport d'espèces végétales sur chaque site.

(4) La MRAe recommande de :

- présenter des vues à moyenne et longue distances des terrains destinés à accueillir le projet ;
- présenter une description détaillée des caractéristiques physiques des différents bâtiments (dimensions, matériaux, traitement architectural...) ;
- analyser le traitement paysager du projet en cohérence avec les prescriptions émises dans le cadre de l'aménagement de la ZAC et permettant de caractériser l'insertion paysagère des trois bâtiments dans leur environnement, sur la base notamment de documents graphiques de principes à différentes échelles.

3.3. Les déplacements

L'étude d'impact associée à chaque bâtiment mentionne que le site est desservi par plusieurs axes de communication :

- des axes routiers à proximité immédiate du site : routes départementales D 401 et D 212, ainsi que des routes nationales N 2 et N 1104 permettant de rejoindre l'autoroute A 1 (p.105) ;
- des transports en commun à proximité du site : les lignes de bus 701, 702, 751 et 755 disposent d'arrêts à proximité du site. Ces lignes de bus permettent de rejoindre le RER B (p.99).

Elle précise que :

- une gare de la ligne 17 du réseau Grand Paris Express est projetée sur le territoire de la commune du Mesnil-Amelot et à proximité du site, à l'horizon 2030 (p.104) ;
- un barreau routier identifié A 104 ainsi que trois échangeurs permettront de relier les axes routiers A 1 et N 2. Ce nouvel axe routier, programmé pour 2024, améliorera la desserte du site projeté.

Pour caractériser l'état initial du trafic au niveau de la commune du Mesnil-Amelot, l'étude d'impact s'appuie sur des données produites par l'INSEE⁷ en 2010 et par le conseil départemental de la Seine-et-Marne en 2014 : en 2014, le trafic, sur la RD 401, s'élève à 5 750 véhicules par jour et sur la RN 1104, à 31 900 véhicules par jour (p.108 et p.109).

L'étude d'impact complète l'analyse de l'état initial en présentant :

- la réalisation de comptages en ligne au niveau de l'axe routier D 401, de la rue de la Chapelle et de la rue de Guivry, en novembre 2018. Les résultats sont présentés sous la forme d'une cartographie présente à la page 111 : RD 401 est (TMJA⁸=5 750 véhicules par jour), rue de la Chapelle (TMJA=935 véhicules par jour) et rue de Guivry (TMJA=3 140 véhicules par jour) ;
- la réalisation de comptages directionnels au niveau de trois carrefours : rue de Guivry/D 401, rue de Guivry/rue de la Chapelle, rue de Guivry/rue du Gué. Les résultats sont présentés en unité de véhicule particulier (UVP⁹) sur deux cartographies figurant aux pages 112 et 113 et difficilement lisibles.

L'étude d'impact complète cette analyse :

- en observant des difficultés de circulation à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe du soir, au niveau des RD 401 et RN 1104 et au niveau du carrefour entre ces deux axes routiers (p.114) ;
- en évaluant les réserves de capacité¹⁰ au niveau des trois carrefours situés à proximité immédiate du site accueillant le projet, aux heures de pointe du matin et du soir : seul le carrefour au niveau de la rue de Guivry présente une réserve de capacité inférieure à 20 % (12 %).

L'étude d'impact conclut que le trafic est relativement fluide dans le secteur du projet et que le fonctionnement des différents carrefours ne présente pas de difficultés particulières (p.117).

Concernant les impacts générés par les activités réalisées sur le site sur le trafic routier, une étude a été réalisée par la société CDVIA, présente en annexe 3. Les études d'impact exposent une synthèse de cette étude à l'échelle des trois entrepôts (p.227), ainsi que les hypothèses retenues et les résultats obtenus (p.228 à p.230) : au total, 2 392 véhicules (dont 1 068 poids-lourds) seront émis et reçus chaque jour sur l'ensemble des trois entrepôts.

Il est précisé qu'à l'horizon 2021-2022, le trafic généré par les trois projet se concentre au niveau de la rue de la Chapelle à proximité immédiate du site. Les études d'impact présentent une estimation de l'augmentation des trafics moyens journaliers annuels par rapport à un scénario « fil de l'eau »¹¹. Il est également identifié un carrefour chargé sur la RD 401 et la rue de Guivry (p.231 à p.234).

Les études d'impact développent, par la suite, une estimation du trafic généré par les activités du projet à l'horizon 2030 lors du fonctionnement de la ligne 17 du réseau Grand Paris Express (p.235) : au total, 450 véhicules (dont 162 poids-lourds) sont en provenance et à destination du site à l'heure de pointe du matin et 380 véhicules (dont 74 poids-lourds) à l'heure de pointe du soir. L'étude d'impact ne présente pas de données relatives à l'émission et la réception de véhicules sur l'ensemble de la journée.

7 INSEE : l'institut national de la statistique et des études économiques est chargé de la production, de l'analyse et de la publication des statistiques officielles en France.

8 TMJA : le trafic moyen journalier annuel d'une section routière est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée.

9 UVP : l'unité de véhicule particulier est une unité utilisée afin de prendre en compte les différents types de véhicules circulant sur un axe routier. Ainsi, un véhicule particulier est équivalent à une unité de véhicule particulier, un poids-lourd est équivalent à deux unités de véhicule particulier et un cycle est équivalent à 0,3 unité de véhicule particulier.

10 La réserve de capacité d'un carrefour est égale à la différence entre l'offre de capacité du carrefour et la demande de trafic sur le carrefour, rapportée à l'offre de capacité. Si la réserve de capacité est supérieure à 20 %, l'écoulement du trafic est considéré comme fluide. Si la réserve de capacité est comprise entre 0 % et 20 %, l'écoulement du trafic est considéré comme chargé.

11 Un scénario « fil de l'eau » représente un scénario d'évolution, à partir d'une situation initiale, comprenant l'ensemble des données actuelles et futures caractérisant l'environnement de la situation, mais en l'absence du projet ciblé.

Elle établit une nouvelle cartographie du trafic moyen journalier annuel à l'horizon 2030 (p.236) et présente une nouvelle estimation de l'augmentation des trafics moyens journaliers annuels par rapport à un scénario « fil de l'eau » : il est constaté une augmentation du trafic sur la RD 212 (1,5 %) et au sud de la RD 401 (5,5 %). L'étude d'impact identifie également un carrefour chargé sur la RD 401 et la rue de Guivry et un carrefour saturé sur la RN 1104 et la RD 212 (p.237 à p.239).

L'étude d'impact présente deux mesures de réduction de l'impact du projet relatives aux deux carrefours présentant des difficultés de trafic en situation projetée (p.240) : une modification du plan de feu du carrefour des RD 401/rue de Guivry, et un élargissement de l'axe routier menant au carrefour des RN 1104/RD 212. Pour la MRAe, ces mesures sont susceptibles de contribuer à une certaine fluidification du trafic mais ne peuvent être assimilées à des mesures de réduction des impacts potentiels sur l'environnement et la santé humaine, au regard notamment des pollutions et nuisances générées par le surcroît de trafic qui les justifie.

En ce qui concerne les modes doux de déplacement, les études d'impact indiquent que les aménagements dédiés aux vélos sont assez peu développés dans le périmètre de la ZAC mais que des cheminements pour les piétons permettant des liaisons entre la ZAC et le centre du Mesnil-Amelot et les différents arrêts de bus existent déjà (p.103). Elles indiquent que dans le cadre de l'aménagement de la ZAC, il est prévu la création de voies mixtes piétons et vélos pour rejoindre le site (p.104), et qu'à l'horizon 2030, lors de la mise en service de la gare du Mesnil-Amelot de la ligne 17 du Grand Paris Express, « il faudra veiller à favoriser les cheminements piétons entre la ZAC [...] et la gare », sans évoquer plus en détail les engagements qui auraient pris en ce sens, ni les liaisons cyclables qui pourraient utilement doubler les cheminements piétons mentionnés.

Par ailleurs, les études d'impact ne précisent pas la stratégie de report modal envisagée et la répartition attendue entre les différents mode de déplacement utilisés par les salariés, notamment dans la perspective d'un plan de mobilité propre à l'entreprise ou, le cas échéant, commun à l'ensemble des occupants de la ZAC, afin de privilégier les modes alternatifs à la voiture.

(5) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en précisant la stratégie de report modal envisagée et la répartition attendue entre les différents mode de déplacement utilisés par les salariés afin de privilégier les modes alternatifs à la voiture, ainsi que leur articulation avec les actions portées par la collectivité.

3.4. Les risques sanitaires liés à la pollution de l'air

Les études d'impact établissent un état initial pour les principaux polluants (oxydes d'azote, dioxyde de soufre, composés organiques volatils, particules fines, dioxyde de carbone, méthane et protoxyde d'azote, ozone), dans une bande d'étude caractérisée par une largeur de 400 mètres et centrée sur l'axe du projet d'aménagement de la ZAC dans son ensemble. Elles précisent que la pollution de l'air au droit du site peut être considérée comme faible, au regard des niveaux de concentration mesurés par les trois stations de mesures les plus proches du site au cours de l'année 2019 (p.154 à p.157). Elles indiquent également que la qualité de l'air au droit du site est fortement impactée par le trafic routier, les activités réalisées par les autres établissements à caractère industriel présents dans la zone d'étude ainsi que les activités de la plateforme aéroportuaire (p.152).

Les études d'impact présentent la densité de population au niveau de la zone d'étude définie (p.254 et p.255). Elles identifient un seul établissement pouvant accueillir des populations sensibles et présent à proximité du site du projet, l'école primaire de la commune de Villeneuve-sous-Dammartin, située à 2,4 km (p.256).

Une évaluation de la concentration de chaque polluant émis par le trafic routier a été réalisée au niveau de la bande d'étude (p.257) :

- en définissant un état de référence daté de 2018 ;
- en modélisant un état au fil de l'eau et un état projeté à l'horizon 2024 ;
- en modélisant un état au fil de l'eau et un état projeté à l'horizon 2034.

Les études d'impact présentent dans la bande d'étude définie les valeurs de concentration moyennes et les valeurs de concentration maximales pour chaque polluant retenu, et établissent une analyse de ces résultats (p.259 et p.260). Globalement, il est conclu que les émissions de polluants générés par le trafic routier augmenteront en moyenne de 39 % pour un état projeté à l'horizon 2024 et de 24 % pour un état projeté à l'horizon 2034 par rapport à un état fil de l'eau.

Par ailleurs, les études d'impact présentent une comparaison des valeurs des concentrations modélisées pour chaque polluant à des critères nationaux caractérisés par une valeur limite maximale de concentration et une valeur de concentration associée à un objectif de qualité de l'air. Il en ressort que les valeurs des concentrations de chaque polluant respectent les deux critères définis à l'exception du dioxyde d'azote : les deux critères retenus ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) sont systématiquement dépassés pour les valeurs des concentrations maximales quel que soit l'état retenu : état fil de l'eau et états projetés aux horizons 2024 et 2034 (p.264).

Les études d'impact concluent que :

- le projet de construction de trois entrepôts n'engendrera pas de dépassements des valeurs des concentrations associés aux deux critères nationaux ;
- le projet n'est pas identifié en tant que source du dépassement de la valeur de concentration en dioxyde d'azote au niveau de la bande d'étude d'étude, ces dépassements étant localisés au niveau du périphérique de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle.

La MRAe relève que les études d'impact n'identifient pas les textes réglementaires dont sont issus les critères nationaux mentionnés dans le cadre des comparaisons aux valeurs des concentrations modélisées pour chaque polluant.

Enfin, les études d'impact présentent une évaluation des impacts sanitaires du projet sur l'exposition des populations aux émissions polluantes, en s'appuyant sur l'indice pollution population (IPP)¹² pour le dioxyde d'azote (p.265 et p.266). Il en est conclu que (p.267 et p.268) :

- la proportion d'habitants impactés par de fortes concentrations en dioxyde d'azote diminue fortement entre la situation considérée par l'état de référence daté de 2018 et les situations considérées par les états fil de l'eau et les états projetés aux horizons 2024 et 2034, malgré une augmentation de la valeur de la concentration en dioxyde d'azote en cours de période ; il est précisé à cet égard que le trafic routier est déplacé en dehors des zones d'habitations ;
- la proportion d'habitants impactés par de faibles concentrations en dioxyde d'azote ($30 \mu\text{g}/\text{m}^3$)¹³ est sensiblement identique entre la situation considérée par l'état de référence daté de 2018 et les situations considérées par les états fil de l'eau et projetés aux horizons 2024 et 2034 ;
- la réalisation du nouvel axe routier au niveau de la ZAC « La Chapelle de Guivry » ne conduit pas à une augmentation significative de la proportion d'habitants présents dans la bande d'étude exposés à de fortes concentrations de dioxyde d'azote.

Les études d'impact exposent qu'en cas de mauvaises conditions météorologiques et de dépassements de valeurs de concentrations limites de certains polluants, des zones de protection de l'air seraient alors activées par décision du préfet. Cela pourrait conduire à une limitation de la vitesse sur les principales infrastructures routières permettant de diminuer les émissions des différents polluants (p.269). La MRAe souligne que cette mesure ne dépend pas du maître d'ouvrage, qu'elle est ponctuelle et déclenchée en cas de pic de pollution. Elle ne peut donc être considérée comme une mesure de réduction des incidences du projet.

12 L'indice pollution population (IPP) est un indicateur simplifié qui permet une comparaison des impacts du trafic sur la population présente dans une bande d'étude en tenant compte de différents horizons d'étude et de différentes variations de tracés d'un axe routier. L'IPP consiste donc à croiser les données disponibles sur la population présente dans la bande d'étude avec les données modélisées sur la qualité de l'air au niveau de cette bande d'étude.

13 Le bruit de fond retenu pour le dioxyde d'azote est évalué à $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Il est également mentionné une mesure conduisant à l'arrêt des moteurs des poids-lourds lors des opérations de chargement et de déchargement (p.276).

Par ailleurs, il n'est pas évoqué le risque de pollutions lié aux incendies susceptibles de survenir dans les bâtiments et leurs effets potentiels sur la santé des populations environnantes, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction qu'il conviendrait de prévoir à cet égard.

Pour la MRAe, la conclusion des études d'impact selon laquelle la réalisation du projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air et l'exposition des populations aux polluants reste à démontrer, compte tenu de l'importance prévisible de l'augmentation du trafic routier et des émissions de polluants liée au projet.

(6) La MRAe recommande de mieux démontrer l'absence d'impact significatif du projet sur la qualité de l'air, y compris en cas d'incendie, et de renforcer les mesures pour éviter et réduire les impacts générés sur la qualité de l'air.

3.5. Les risques sanitaires liés à la pollution sonore

Les études d'impact rappellent que le site accueillant les trois entrepôts est concerné par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle approuvé par arrêté inter-préfectoral en date du 3 avril 2007 (p.131 et p.132) :

- les bâtiments 1 et 2 sont concernés par la zone B du PEB ;
- le bâtiment 3 est concerné par les zones B et C du PEB¹⁴.

Les règles d'urbanisation applicables aux constructions situées dans les zones B et C ainsi que les niveaux de bruit à ne pas dépasser à l'intérieur de locaux à usage de bureaux sont présentés : les niveaux de bruit constatés dans les bureaux des bâtiments 1 et 2 ne doivent pas dépasser 40 dB(A)¹⁵ et les niveaux de bruit dans les bureaux du bâtiment 3 ne doivent pas dépasser 35 dB(A) (p.133).

Les études d'impact présentent ensuite les résultats d'une modélisation des niveaux de bruit au niveau des trois lots par des cartes de courbes isophones permettant une caractérisation de l'ambiance sonore lors des deux périodes diurne comprise entre 6h et 22h et nocturne comprise entre 22h et 6h. Les données de cette modélisation sont issues d'une étude acoustique effectuée dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact de la ZAC « La Chapelle de Guivry » (p.135 et p.136). Les études d'impact en conclut que les niveaux de bruit sont inférieurs à 65 dB(A) en période diurne et inférieurs à 60 dB(A) en période nocturne.

Les études d'impact précisent que les principales sources de bruit au niveau du site sont identifiées : trafic routier important sur la RD 401, trafic aérien lié à l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle et trafic au niveau du parking de l'hôtel situé à proximité du site (p.246), auxquels s'ajoutent l'utilisation des groupes motopompes pour alimenter les systèmes de défense incendie et l'utilisation des systèmes de climatisation (p.247).

La MRAe relève que l'étude d'impact contient peu d'informations concernant les caractérisations des impacts générés par les activités du site, qui permettraient notamment d'évaluer les niveaux de bruit générés par le trafic de véhicules légers et poids-lourds. La MRAe note également que l'affirmation selon laquelle « *la caractérisation des potentielles sources de bruit s'achèvera ici dans la mesure où il n'apparaît pas judicieux ou même*

14 La zone B, comme la zone A, est considérée comme une zone de bruit fort, et la zone C comme une zone de bruit modéré, ce zonage générant des restrictions sur le plan de la nature et des caractéristiques de l'urbanisation qui peut y être autorisée.

15 Une valeur exprimée en dB(A) est l'évaluation en décibels d'un niveau sonore avec la pondération A de la norme CEI 61672-1 « Électroacoustiques – Sonomètres ».

opportun de réaliser une modélisation permettant d'estimer le futur bruit généré par le site » n'est pas justifiée (p.248).

Les mesures de réduction présentées (p.248) se limitent à prévoir des installations de climatisation conformes à la réglementation en vigueur et régulièrement entretenues ainsi que des groupes motopompes installés dans des locaux techniques clos. Aucune mesure n'est prévue en ce qui concerne les nuisances sonores liées au trafic routier induit par le projet, au motif qu'il s'inscrira dans un environnement déjà bruyant.

Pour la MRAe, un tel raisonnement n'est pas acceptable, compte tenu de l'effet cumulé inévitable des sources de pollutions sonores et du trafic significatif généré par les activités des entrepôts.

La MRAe relève par ailleurs que l'étude d'impact ne précise pas :

- si des contrôles périodiques des niveaux de bruit seront réalisés en limite de propriété et en zone d'émergence réglementée ;
- les mesures envisagées en cas de dépassement des valeurs réglementaires des niveaux de bruit mesurés.

(7) La MRAe recommande de :

- justifier l'absence de modélisation des niveaux de bruit générés par les activités réalisées sur le site du projet ;
- définir des mesures d'évitement et de réduction des émissions sonores liées au trafic généré par le projet ou, à défaut, justifier de leur absence ;
- préciser si des contrôles périodiques des niveaux de bruit seront réalisés en limite de propriété et en zone d'émergence réglementée après la mise en fonctionnement du site ;
- préciser les mesures envisagées en cas de dépassement des valeurs réglementaires des niveaux de bruit mesurés.

3.6. Les risques technologiques

Les risques technologiques générés par les activités du site exploité par la société Goodman France sont traités dans les trois études de dangers associées aux trois entrepôts projetés. La méthodologie utilisée dans le cadre de ces études de dangers s'appuie sur la réglementation en vigueur¹⁶.

Dans un premier temps, l'étude de dangers identifie les principaux potentiels de dangers présents sur chaque site et pouvant engendrer des phénomènes dangereux (p.39 à p.51) :

- les marchandises stockées dans les entrepôts qui sont considérées comme combustibles : produits alimentaires, meubles, huiles, détergents... ;
- les matières permettant de conditionner ces marchandises : palettes, papiers, cartons, laines, films plastiques... ;
- les véhicules présents sur le site et nécessaires aux différentes opérations : engins de manutention, poids-lourds ;
- la chaufferie fonctionnant au gaz naturel ;
- les groupes motopompes présents sur le site pour alimenter le système de défense incendie ;
- les transformateurs localisés dans des locaux dédiés ;

¹⁶ La circulaire en date du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003. L'arrêté ministériel en date du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.

- les équipements de panneaux photovoltaïques présents sur les toitures des bâtiments 1 et 2.

L'étude de dangers mentionne également les différents phénomènes dangereux associés à chaque potentiel de dangers identifiés : l'incendie, l'explosion et le déversement accidentel de produits polluants (p.54).

Par la suite, l'étude de dangers recense les cibles potentielles de ces phénomènes dangereux et présentes à l'extérieur du site (p.56 à p.59) :

- les personnes extérieures au site accueillant un entrepôt : les établissements recevant du public (société Chatelain, hôtel, centre de loisirs), les éventuelles personnes présentes sur les terrains agricoles à proximité immédiate du site (travailleurs agricoles) et les autres personnes ayant une activité sur la ZAC « La Chapelle de Guivry » (notamment les personnels des autres entrepôts) ;
- les infrastructures de transport terrestres : la rue de la Chapelle et la RD 401.

La MRAe relève que l'étude de dangers ne prend pas en compte les « cibles » potentielles pouvant circuler au niveau de la rue de Guivry et au niveau du futur axe routier contournant le site accueillant les trois entrepôts et établissant une liaison entre les RD 401 et RN 1104.

L'analyse préliminaire des risques conduit à l'analyse de 16 scénarios d'accidents potentiels pouvant se produire sur chaque site (p.97 à p.99), dont sont retenus deux scénarios d'accidents présentant des zones d'effets (thermiques, toxiques, surpressions) au-delà des limites de propriété (p.100) :

- l'incendie d'une cellule de stockage d'un entrepôt pouvant conduire à des effets thermiques, des effets toxiques ou des effets impactant la visibilité par les fumées générées ;
- l'explosion de la chaufferie associée à chaque entrepôt pouvant générer des effets de surpression.

Concernant l'incendie d'une cellule d'un entrepôt se propageant aux autres cellules du même entrepôt (p.103 à p.113) :

- pour les bâtiments 1 et 2 :
 - ✓ le flux thermique de seuil de 8 kW/m² est contenu à l'intérieur du périmètre de chaque site ;
 - ✓ le flux thermique de seuil de 5 kW/m² dépasse les limites de propriété d'une distance d'environ 1 mètre, mais n'impacte aucun autre bâtiment et aucune voie de circulation ;
 - ✓ le flux thermique de seuil de 3 kW/m² dépasse les limites de propriété en impactant une partie de la RD 401 sans impacter de constructions.
- Pour le bâtiment 3 :
 - ✓ les flux thermiques de seuils de 8 kW/m² et 5 kW/m² sont contenus à l'intérieur du site à l'exception de l'incendie de la première cellule pour laquelle les flux thermiques sortent des limites de propriété du site sur une distance environ égale à 1 mètre ;
 - ✓ le flux thermique de seuil de 3 kW/m² dépasse les limites de propriété du site en impactant une partie du futur axe de contournement de la ZAC mais n'impacte pas de constructions.

Concernant les effets toxiques des fumées d'incendie, l'étude de dangers conclut, au regard des hypothèses considérées, que ces effets n'impactent pas les cibles pouvant se trouver au sol, pour les trois entrepôts (p.114 à p.122).

Concernant les effets des fumées d'incendie sur la visibilité, l'étude de dangers indique que, compte tenu de la fraction massique des particules dans les fumées, une importante atténuation de la visibilité pourrait être atteinte pour une concentration en particules supérieure ou égale à 250 ppm. L'étude de dangers conclut ainsi que, pour les trois entrepôts, l'atténuation de la visibilité due à l'émission de fumées d'incendie est (p.123 à p.128 de l'étude de dangers associée au bâtiment 1) :

- susceptible de se manifester sur de grandes distances (de l'ordre de 7 km selon les conditions météorologiques retenues) ;
- caractérisée par une importante amplitude d'altitudes (de l'ordre de 1,2 km selon les conditions météorologiques retenues) ;
- susceptible d'impacter les zones de servitudes aériennes associées au trafic aérien de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle.

Concernant l'explosion de la chaufferie, l'étude de dangers indique les mêmes conclusions pour les trois bâtiments, au regard des hypothèses considérées : les effets de surpression caractérisés par des seuils de surpression de 20 mbar et 50 mbar dépassent les limites de propriété de chaque site, mais n'impactent pas de constructions (p.129 à p.133).

L'étude de danger souligne que les scénarios d'accidents correspondant à un incendie des cellules constituant un entrepôt et à une explosion de la chaufferie doivent faire l'objet d'une analyse approfondie de réduction des risques accidentels compte tenu de leur probabilité, de leur cinétique d'occurrence et de leur niveau de gravité.

Elle présente ainsi les mesures de maîtrise des risques mises en place sur le site accueillant chaque bâtiment pour prévenir l'occurrence de ces deux scénarios d'accidents : interdiction de fumer, nécessité d'un permis de feu en cas d'intervention sur un bâtiment, présence d'une détection incendie associée à une alarme, présence d'un système d'extinction automatique (sprinklage) (p.142 à p.152).

De plus, l'étude de dangers présente un ensemble de mesures structurelle, organisationnelles et techniques afin de prévenir l'occurrence de scénarios d'accidents préalablement identifiés et permettant d'éviter ou de réduire les effets générés par ces scénarios d'accidents dans le cadre des activités réalisées sur le site : implantation des cellules à une distance supérieure à 20 mètres des limites de propriété du site, caractéristiques constructives adaptées de chaque cellule, présence d'un système de désenfumage, installation d'équipements de protection contre la foudre, contrôle régulier des installations électriques, présence de robinets d'incendie armés permettant une première intervention manuelle en cas d'incendie, présence de différents dispositifs de sécurité au niveau de la chaufferie... (p.72 à p.93).

L'étude de dangers présente une analyse des effets dominos du phénomène dangereux de l'incendie d'une cellule de l'entrepôt sur les autres cellules, et estime que la mise en place de barrières techniques (murs coupe-feu « quatre heures ») permet d'éviter ces effets dominos. En revanche, il n'est pas évoqué les éventuels effets dominos des phénomènes dangereux générés à l'extérieur du site et pouvant entraîner un scénario de risque accidentel sur le site exploité par la société Goodman France.

De plus, la MRAe relève que l'étude de dangers ne mentionne pas d'analyse concernant la possibilité d'une mutualisation des moyens de défense contre l'incendie avec d'autres exploitants notamment présents au niveau de la ZAC.

(8) La MRAe recommande de :

- **présenter les éventuels effets dominos des phénomènes dangereux générés à l'extérieur du site et pouvant entraîner un scénario d'accident sur le site ;**
- **présenter une analyse de la possibilité de la mutualisation des moyens de défense contre l'incendie au niveau de la ZAC.**

3.7. Les servitudes de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle

Les études d'impact indiquent que le projet se situe à moins de deux kilomètres de l'enceinte de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle. De ce fait, il est soumis à deux types de servitudes (p.122 à p.124) :

- les servitudes aéronautiques dont le plan définit des altitudes plafonds devant être respectées par les obstacles potentiels. Au droit du projet, une altitude plafond de 148 mètres NGF¹⁷ est fixée ;
- les servitudes radioélectriques dues à la présence du radar de Météo France et du radar primaire, présents sur l'emprise de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle.

S'agissant des servitudes aéronautiques, il est indiqué que la hauteur des entrepôts projetés ne dépassera pas 20 mètres, les terrains sur lesquels ils s'implanteront étant eux-mêmes à une altitude de 114 mètres NGF (p.209).

S'agissant des servitudes radioélectriques, des consultations ont été conduites pour caractériser l'impact du projet en termes d'émissions lumineuses potentiellement parasites notamment auprès de la direction de la sécurité de l'aviation civile et des études ont été réalisées par l'école nationale de l'aviation civile ainsi que par la société Nexio. Elles sont présentées en annexe 7 des trois études d'impact. Les mesures issues des recommandations de ces études afin de garantir la transparence radioélectrique des toitures des trois bâtiments sont notamment de limiter la surface de voûtes éclairantes et de panneaux photovoltaïques installés en toiture, de prévoir pour ces panneaux un revêtement adapté ainsi que l'installation de toitures végétalisées ou de tôle ondulée sur certaines parties de toiture (p.209 et p.210).

3.8. L'énergie et le changement climatique

Les études d'impact estiment que le projet ne générera aucun impact sur le climat en phase travaux (p.171), et qu'en phase d'exploitation, les émissions de gaz à effet de serre qu'il induira n'entraîneront pas d'« *évolution notable par rapport à la situation actuelle* » (p.276). A cet égard, seules sont envisagées des mesures de réduction telles que l'aménagement d'alignements d'arbres pour le stockage de carbone, ainsi que le bon entretien des chaudières, la limitation de la vitesse des véhicules et l'arrêt des moteurs des poids-lourds en phase de chargement/déchargement.

Il n'est présenté aucune évaluation chiffrée de la contribution globale du projet aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique.

(9) La MRAe recommande de réaliser un bilan carbone global du projet et définir des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation en conséquence.

3.9. Les effets cumulés avec d'autres projets

Les études d'impact intègrent une analyse des effets cumulés des différents projets existants ou approuvés lors du dépôt de dossier de demande d'autorisation environnementale. Cette analyse reprend pour l'essentiel l'analyse et les conclusions de l'étude d'impact du projet d'aménagement de la ZAC « La Chapelle de Guivry » porté par la société CG 77, aménageur de la ZAC, en limitant néanmoins les autres projets retenus aux trois suivants(p.298) :

- le projet de réalisation de la ligne 17 du réseau du Grand Paris Express, s'étendant sur 27 kilomètres et desservant 13 communes ;
- le projet de contournement est de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle ;
- les futurs projets qui s'inscriront également dans la ZAC de la Chapelle de Guivry.

17 NGF : l'acronyme NGF signifie « nivellement général de la France ». Ce nivellement est constitué par un réseau de repères altimétriques disséminés sur l'ensemble du territoire métropolitain français.

La MRAe relève que l'annonce d'une analyse des effets cumulés avec les projets qui seront développés sur les autres lots de la ZAC n'est pas suivie d'effet, alors qu'au moins un autre projet en est au même stade d'élaboration que celui des entrepôts Goodman et fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale émis à la même date que le présent avis¹⁸. D'une manière générale, l'analyse des effets cumulés proposée est superficielle et lacunaire, certains enjeux ne sont pas abordés, tels que les écoulements des eaux pluviales et la pollution de l'air.

(10) La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets, et de définir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation en conséquence.

4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

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](#) du code de l'environnement. 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

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L.122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

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, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 18 novembre 2021

Siégeaient :

**Eric ALONZO, Hubert ISNARD, Jean-François LANDEL, Noël JOUTEUR,
Ruth MARQUES, François NOISSETTE, Philippe SCHMIT président**

¹⁸ Projet de construction d'un entrepôt par la société Parcolog Gestion, sur le lot 4 de la ZAC.

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

(1) La MRAe recommande de :

- préciser la description du projet pour chaque lot (dimensions des entrepôts, nombre de quais, nombre de places de stationnement, surface imperméabilisée et surface végétalisée, etc.) ;
- préciser la surface des panneaux photovoltaïques prévus au niveau des toitures des bâtiments 1 et 2.....8

(2) La MRAe recommande de justifier le projet de construction des trois entrepôts au sein de la ZAC « La Chapelle de Guivry » au regard de solutions alternatives moins consommatrices d'espaces non artificialisés et d'énergie et de la disponibilité éventuelle d'autres sites déjà inclus dans des ZAE au sein de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.....11

(3) La MRAe recommande de présenter les articulations entre la gestion des eaux au niveau de chacun des trois lots et la gestion des eaux au niveau de la ZAC.....12

(4) La MRAe recommande de :

- présenter des vues à moyenne et longue distances des terrains destinés à accueillir le projet ;
- présenter une description détaillée des caractéristiques physiques des différents bâtiments (dimensions, matériaux, traitement architectural...) ;
- analyser le traitement paysager du projet en cohérence avec les prescriptions émises dans le cadre de l'aménagement de la ZAC et permettant de caractériser l'insertion paysagère des trois bâtiments dans leur environnement, sur la base notamment de documents graphiques de principes à différentes échelles.....13

(5) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en précisant la stratégie de report modal envisagée et la répartition attendue entre les différents mode de déplacement utilisés par les salariés afin de privilégier les modes alternatifs à la voiture, ainsi que leur articulation avec les actions portées par la collectivité.....15

(6) La MRAe recommande de mieux démontrer l'absence d'impact significatif du projet sur la qualité de l'air, y compris en cas d'incendie, et de renforcer les mesures pour éviter et réduire les impacts générés sur la qualité de l'air.....17

(7) La MRAe recommande de :

- justifier l'absence de modélisation des niveaux de bruit générés par les activités réalisées sur le site du projet ;
- définir des mesures d'évitement et de réduction des émissions sonores liées au trafic généré par le projet ou, à défaut, justifier de leur absence ;
- préciser si des contrôles périodiques des niveaux de bruit seront réalisés en limite de propriété et en zone d'émergence réglementée après la mise en fonctionnement du site ;
- préciser les mesures envisagées en cas de dépassement des valeurs réglementaires des niveaux de bruit mesurés.....18

(8) La MRAe recommande de :

- présenter les éventuels effets dominos des phénomènes dangereux générés à l'extérieur du site et pouvant entraîner un scénario d'accident sur le site ;
- présenter une analyse de la possibilité de la mutualisation des moyens de défense contre l'incendie au niveau de la ZAC.....20

(9) La MRAe recommande de réaliser un bilan carbone global du projet et définir des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation en conséquence.....21

(10) La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets, et de définir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation en conséquence.....22