



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
sur le projet d'extension du parc logistique Logikor 1
à Moussy-le-Neuf (Seine-et-Marne)

N°MRAe APJIF-2022-008
en date du 10/02/2022

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'extension du parc logistique Logicor 1 à Moussy-le-Neuf (Seine-et-Marne), porté par la société Logicor 1, et sur son étude d'impact datée d'octobre 2021. Il est émis dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), et de la procédure de permis de construire portant sur le projet.

Le projet consiste en l'extension d'un parc logistique existant, avec la construction d'un entrepôt de 41 000 m², et l'aménagement de 2,1 ha de voirie et 6,5 ha d'espaces verts et chemins stabilisés, l'ensemble s'implantant sur une friche agricole de 12,5 ha. L'activité logistique portera sur des marchandises combustibles courantes (papiers, bois, polymères, pneumatiques, liquides inflammables, et aérosols), avec un maximum de 38 000 tonnes stockées sur le site. Les environs sont concernés par plusieurs projets de développement urbain et d'infrastructures routières, avec notamment l'extension de la zone d'activité au sud-ouest (réalisation de deux autres sites logistiques), et le projet de la ZAC multi-sites de Moussy-le-Neuf (projet immobilier mixte dans le secteur du centre-ville).

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

- la préservation des sols, des zones humides, et de la biodiversité ;
- la prévention de la pollution de la ressource en eau ;
- les risques pour la sécurité des biens et des personnes liés au stockage de produits combustibles ;
- l'émergence du projet dans le paysage alentour ;
- la découverte éventuelle de vestiges archéologiques lors des travaux ;
- le trafic routier généré par le projet et certaines pollutions associées (air et bruit) ;
- les consommations énergétiques du projet et les émissions de gaz à effet de serre associées.

L'étude d'impact est insuffisante compte tenu de l'absence d'évaluation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, du faible degré de précision de l'étude paysagère, les insuffisances de l'état initial du patrimoine naturel, et de la non présentation d'une ou de plusieurs solutions alternatives eu égard aux enjeux environnementaux, qui constituent d'importantes lacunes .

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- actualiser l'évaluation des effets du projet sur les espèces d'oiseaux nicheurs du site, et l'évaluation globale des enjeux écologiques du projet, et le cas échéant, mettre à jour les mesures pour éviter, réduire et compenser les incidences (ERC) sur la biodiversité ;
- préciser si les recommandations rapport G/RID/RI-162-2020 du service départemental d'incendie et de secours ont été prises en compte par le projet ;
- expliciter le parti d'aménagement et présenter davantage de vues permettant d'appréhender sa relation au site ;
- évaluer les impacts du trafic routier généré, notamment pour les habitations situées à Vémars le long de la RD 26.
- évaluer les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes du projet (chauffage de l'entrepôt, fonctionnement des équipements, déplacements des employés et transport de marchandises y compris hors du site).

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.....	6
1. Présentation du projet.....	6
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité des dossiers et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. Biodiversité, zones humides et sols.....	11
3.2. Ressource en eau.....	12
3.3. Risques pour la sécurité des biens et des personnes.....	13
3.4. Paysage.....	14
3.5. Archéologie.....	15
3.6. Déplacements et pollutions atmosphérique et sonore.....	15
3.7. Consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre.....	17
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	17
ANNEXE.....	18
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	19

Préambule

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'environnement¹ 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.

* * *

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 de la procédure d'autorisation environnementale au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et de la procédure de permis de construire relatives au projet d'extension du parc logistique Logicor 1 à Moussy-le-neuf (Seine-et-Marne), sur la base notamment de l'étude d'impact de ce projet (datée d'octobre 2021). La société Logicor 1 exploite le parc logistique existant, et elle assure également la maîtrise d'ouvrage du projet d'extension.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique n°1 du [tableau annexé](#) à cet article).

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 10 décembre 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 15 décembre 2021. Sa réponse du 10 janvier 2022 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 10 février 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'extension du parc logistique Logicor 1 à Moussy-le-Neuf (Seine-et-Marne).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric Alonzo coordonnateur, 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.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire 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).

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.

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet



Illustration 1: plan de situation (source : étude d'impact, p.5) et site du projet (flèche orange) dans la zone d'activité de la Barogne (source : avis MRAe entrepôt Goodman)

Le projet s'implante dans la zone d'activité de la Barogne, au nord-ouest du centre ville de Moussy-le-neuf. Le site est localisé à 150 m au sud d'une ligne ferroviaire à grande vitesse et de terres agricoles, à l'ouest d'un chemin rural, d'un complexe sportif, et d'autres terres agricoles, et au nord d'un étang (bassin d'eaux pluviales) et d'un site des services techniques municipaux, qui sépare le site des habitations les plus proches.

Le projet consiste, au sein de la zone d'activité, en l'extension d'un parc logistique existant de 26,5 ha, constitué de deux entrepôts localisés en partie nord de la zone d'activité, et dénommés les « bâtiments A et B » dans l'étude d'impact. Ce parc logistique a été autorisé par arrêté préfectoral n° 08 DAIDD IC 209 du 27 juin 2008 (autorisation au titre de la réglementation sur les ICPE), puis construit en 2010. Il a par ailleurs bénéficié d'un agrément préfectoral tel que prévu à l'article R.510-1 du code de l'urbanisme.

Le projet prévoit la construction d'un troisième entrepôt de 41 000 m² environ (long de 205 m, large de 192 m, et haut d'environ 13 m), dénommé le bâtiment « C », destiné au stockage de marchandises combustibles courantes, ainsi que l'aménagement de 2,1 ha de voirie, et de 6,5 ha d'espaces verts et de chemins stabilisés (étude d'impact, p. 71). Le bâtiment comportera quatre cellules de stockage, deux blocs de bureaux et locaux sociaux, et des équipements techniques (locaux techniques, cuves incendie, etc.).

Le site est actuellement occupé par une friche agricole d'environ 12,5 ha.

Le projet s'intègre dans une opération d'aménagement économique plus vaste. Certains éléments ont fait l'objet d'avis récents de la MRAe :

- projet d'extension de la ZAE de la Barogne à Moussy-le-Neuf (77) : avis délibéré de la MRAe du 3 novembre 2021 portant sur une extension de 22 ha² ;
- projet de construction d'un entrepôt logistique de la société Goodman France dans la zone d'activités de la Barogne à Moussy-le-Neuf (77) : avis délibéré de la MRAe du 3 novembre 2021 portant sur un projet de 61 819m² de surface de plancher³ ;

Le projet pourrait accueillir 215 employés qui viendraient s'ajouter aux 290 actuels des bâtiments A et B.



Illustration 2: Plan du projet dans son contexte immédiat (source : étude d'impact, p.6)

L'activité logistique portera sur des produits combustibles classés ou concernés par les rubriques ICPE 1510-1, 4321, ou 4331 : papiers, bois, polymères, pneumatiques, liquides inflammables, et aérosols. Au maximum, 38 000 tonnes de ces produits seront stockés sur le site. Le projet est également concerné par les rubriques ICPE 2910-A-2 (combustion de gaz) et 2925-1 (atelier de charge d'accumulateurs électriques). Il relève du régime de l'autorisation ICPE au titre de la rubrique 1510-1, relative aux entrepôts couverts dédiés au stockage de matières ou produits combustibles en quantité supérieure à 500 t.

L'activité logistique inclura un approvisionnement des marchandises par poids lourds, leur stockage dans des « cellules », la préparation des commandes, puis l'expédition des produits par poids lourds ou camionnette. Aucune activité de production ou de fabrication ne sera mise en œuvre sur le site.

La zone d'activité de la Barogne comptait, fin 2017, plus de 80 entreprises, représentant un total d'environ 1 500 employés. Les principales entreprises de cette zone étaient Logicor 1, CSP, Darty, et CCL Label.

2 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-11-03_avis_extension-zae-barogne_delibere.pdf

3 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021-11-03_avis_entrepot_goodman_z-barogne_delibere.pdf

Les environs sont concernés par plusieurs opérations de développement urbain et d'infrastructures routières. Le chapitre de l'étude d'impact relatif aux effets cumulés porte notamment sur deux projets en cours, localisés à moins d'un kilomètre du site :

- au sud-ouest, un projet d'extension de la zone d'activité, portant sur la réalisation de deux bâtiments logistiques (« Parcolog gestion » et « Goodman ») développant 97 000 m² de surface de plancher sur près de 22 ha de terres agricoles ;
- la ZAC multi-sites de Moussy-le-neuf, qui vise à l'horizon 2030 la construction de 450 logements (1 200 habitants), d'un équipement culturel (1 000 m² de surface de plancher) et d'environ 6 000 m² de surface de plancher de locaux d'activités, de bureaux et de commerces, répartis sur trois sites du centre ville et de sa périphérie totalisant 17,7 ha ; ce projet a notamment fait l'objet d'un avis de la MRAe daté de mars 2019.

L'étude d'impact traite les incidences cumulées du projet avec celles du projet du site CSP désormais réalisé⁴, contigu à l'extension de la zone d'activité, et avec celles du projet de terminal 4 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Cependant, la MRAe précise que le second projet a été abandonné par le gouvernement en février 2021⁵ et qu'il n'est donc pas utile d'en étudier les incidences cumulées.



Illustration 3: opérations récentes réalisées ou en cours au sud-ouest de la zone d'activité
(source : étude d'impact, p. 101) et détail sur le le bâtiment CSP désormais réalisé (source : Géoportail)

4 Ce projet, visible sur la photographie aérienne de la BD Ortho (consultée par la MRAe le 26 janvier 2022), est dédié au stockage de produits pharmaceutiques. Il a fait l'objet d'un avis de l'Ae du préfet de région en novembre 2017.

5 https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/02/11/le-gouvernement-annonce-l-abandon-du-projet-de-nouveau-terminal-a-l-aeroport-de-roissy_6069552_3244.html

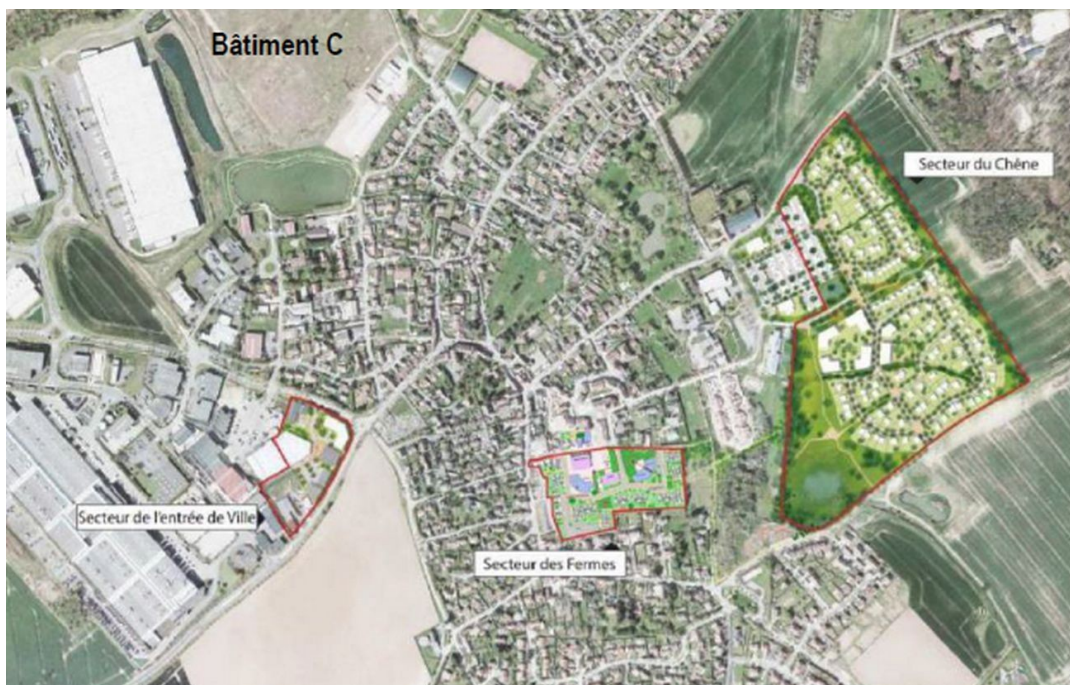


Illustration 4: ZAC multi-sites de Moussy-le-Neuf (source : étude d'impact, p. 103)

1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux qui concernent ce projet sont :

- la préservation des sols, des zones humides, et de la biodiversité ;
- la prévention de la pollution de la ressource en eau ;
- les risques pour la sécurité des biens et des personnes liés au stockage de produits combustibles ;
- l'émergence de l'entrepôt dans le paysage alentour ;
- la découverte éventuelle de vestiges archéologiques lors des travaux ;
- le trafic routier généré par le projet et certaines pollutions associées (air et bruit) ;
- les consommations énergétiques du projet et les émissions de gaz à effet de serre associées.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité des dossiers et de la démarche d'évaluation environnementale

La MRAe estime la qualité de l'étude d'impact inégale, ce qui révèle une prise en compte de l'environnement par le projet peu ambitieuse. En effet, certains enjeux environnementaux sont insuffisamment pris en compte (état initial du patrimoine naturel), d'autres ne sont quasiment pas traités (consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre, pollutions atmosphérique et sonore liées au trafic routier généré par le projet). Des enjeux sont étudiés de manière proportionnée (zones humides), certains sont par ailleurs relativement bien pris en compte (risques pour la sécurité des biens et des personnes, gestion des eaux pluviales).

L'étude d'impact est insuffisante compte tenu de l'absence d'évaluation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, du faible degré de précision de l'étude paysagère, des insuffisances de l'état initial du patrimoine naturel, et de la non présentation d'une ou de plusieurs solutions alternatives eu égard aux enjeux environnementaux, qui constituent d'importantes lacunes.

Le périmètre d'étude considéré dans l'étude d'impact et l'étude de danger jointes aux dossiers varie selon les thématiques environnementales. Il est généralement circonscrit au nouvel entrepôt C, mais les entrepôts A et B existants sont également pris en considération dans la caractérisation des résidus et émissions, et dans l'étude des impacts sur les enjeux suivants : consommation d'eau, gestion des eaux pluviales et des eaux d'extinction, trafic routier généré, déchets, et risques.

(1) La MRAe recommande d'étudier certains impacts importants mais non traités (pollutions atmosphérique et sonore liées au trafic routier généré par le projet, consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre), et d'approfondir certaines parties de l'étude (état initial de la biodiversité, étude paysagère notamment).

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Selon l'étude d'impact (p. 145), le projet est conforme au plan local d'urbanisme (PLU) de Moussy-le-neuf, et notamment au règlement écrit de la zone UI du PLU. Pour justifier cette affirmation, le maître d'ouvrage a notamment comparé les caractéristiques du projet à certains seuils figurant dans le règlement du PLU (emprise au sol, nombre de places de stationnement, nombre d'arbres de haute tige, etc.). Une partie du terrain est classée en zone N, laquelle devrait être aménagée en espaces verts selon le plan masse.

L'articulation avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) mérite d'être approfondie en ce qui concerne la préservation des zones humides.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact justifie ainsi le choix de la localisation du projet (p. 111) : la zone d'activité de la Barogne est un pôle logistique très dynamique ; elle est desservie par la RD 11, la RD 26 A, puis l'A1, soit un itinéraire poids-lourds qui « ne traverse pas de zone d'habitations » (voir 3.6. déplacements du présent avis).

L'étude d'impact justifie également la configuration massive et d'un seul tenant du bâtiment, par la volonté « d'optimiser le chargement des camions ».

Toutefois, d'après l'étude d'impact (p. 76 et 85), « le bâtiment B est en partie vacant », ce qui pose pour la MRAe la question de la justification de créer un nouvel entrepôt ou de son dimensionnement : l'étude d'impact devait préciser et justifier les besoins en volume de stockage ayant conduit à dimensionner ce nouveau site logistique.

Par ailleurs, aucune solution de substitution en termes de localisation, qui privilégierait notamment la possibilité d'une desserte multimodale, n'est présentée.

Enfin, aucune variante liée à la configuration ou à l'implantation du projet sur le site n'est présentée. Or, pour la MRAe, l'examen de variantes aurait éventuellement permis de conforter certains aspects de l'étude d'impact, par exemple la préservation des zones humides et de la biodiversité, et l'intégration paysagère du projet.

(2) La MRAe recommande de mieux justifier les choix retenus au regard de solutions alternatives éventuellement envisageables de moindre impact sur l'environnement et la santé humaine, privilégiant prioritairement une desserte multimodale, la mobilisation d'espaces vacants au sein des bâtiments existants ou l'évitement et la réduction des effets du projet sur la biodiversité et les paysages.

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

3.1. Biodiversité, zones humides et sols

■ Biodiversité

Le projet s'implante sur une friche agricole datant d'une vingtaine d'années et recouvrant environ 12,5 ha. Un inventaire des habitats naturels, de la faune et de la flore a été réalisé. Plusieurs passages ont été effectués en septembre 2017 puis en avril et mai 2018. Les données sont donc relativement anciennes. La pression d'observation est proportionnée aux enjeux sans toutefois être approfondie (pas de prospection en automne et hiver, les insectes ont été recherchés fin mai).

Le site et ses abords présentent une relative diversité d'habitats naturels (strates herbacée, arbustive et boisée sur le site, bassins d'orage à l'ouest immédiat, cours d'eau et boisements au nord, espaces agricoles à l'est). Les groupes faunistiques représentés sur le site sont également variés (quatre cortèges différents d'oiseaux, mammifères terrestres, chauves-souris, amphibiens, papillons de jour, orthoptères, odonates). La Linotte mélodieuse (espèce d'oiseau vulnérable en Île-de-France) niche sur le site. Les enjeux de patrimoine naturel sont jugés faibles par l'étude écologique.

Toutefois, cette étude date d'octobre 2018, et l'évaluation des enjeux avifaunistiques (degré de rareté et de menace) ne prend pas en compte la dernière actualisation de la liste rouge régionale des oiseaux nicheurs d'Île-de-France (fin 2018). Or, selon la liste rouge en vigueur, certaines espèces d'oiseaux nicheurs du site (Bruant des roseaux, Alouette des champs, Verdier d'Europe, Tarier pâtre, et Accenteur mouchet) sont désormais quasi-menacées, vulnérables, voire en danger d'extinction en Île-de-France. L'enjeu de conservation de ces espèces au droit du projet est donc potentiellement plus élevé et doit être réévalué. Le cas échéant, il conviendra également de revoir les mesures prévues pour éviter les effets négatifs notables du projet sur la biodiversité, réduire les effets n'ayant pu être évités et, à défaut, compenser les effets qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits (« séquence éviter, réduire, compenser (ERC) ») en fonction des enjeux actualisés.

L'étude d'impact ne décrit pas l'emprise des travaux et ne présente pas de mesure d'évitement spatial des habitats et espèces identifiés. Les terrassements pourraient ainsi concerner la totalité du site, et conduire à la destruction de tous les habitats naturels présents, voire à une atteinte directe aux espèces. La justification de l'absence d'évitement en raison d'une absence d'impacts bruts est donc infondée, même si les travaux démarrent aux périodes de moindre sensibilité pour la biodiversité, réduisant en partie ces impacts.

De nouveaux espaces verts seront créés dans l'emprise du projet, à titre notamment d'aménagement paysager. 50 arbres de haute tige seront plantés, a priori en partie nord du site (vu le plan de projet p. 6). L'étude mentionne également le recours à des essences favorables aux oiseaux et aux insectes, et affirme que les espaces verts seront gérés de manière extensive. Ces efforts sont à souligner mais il est impossible d'appréhender la nature des habitats d'espèces qui seront créés au sein des espaces verts, et leur attractivité pour la faune actuellement présente sur le site. L'évaluation des incidences résiduelles doit donc être précisée.

La prise en compte de la biodiversité (ordinaire et patrimoniale) est insuffisante en l'état.

(3) La MRAe recommande :

- d'actualiser l'évaluation des effets du projet sur les espèces d'oiseaux nicheurs du site et l'évaluation globale des enjeux écologiques du projet ;
- d'approfondir l'étude des mesures destinées à éviter, réduire, et compenser les incidences du projet sur la biodiversité, en tenant compte notamment de l'actualisation de l'évaluation des espèces.

■ Zones humides

Un inventaire pédologique et floristique des zones humides a été réalisé, conduisant à l'identification sur le site de quatre zones humides totalisant environ 900 m² de surface (carte p. 48). Ces zones humides existent compte-tenu de la stagnation localisée de l'eau dans des dépressions topographiques. Elles sont dégradées et peu fonctionnelles.

L'étude d'impact ne précise pas si les aménagements prévus (espaces verts et voirie) préserveront ces zones humides ainsi que leurs fonctionnalités.

Le cas échéant, la perte nette de zones humides pourrait ne pas respecter l'orientation n° 19 du SDAGE Seine Normandie 2010-2015, qui demande de mettre fin à la disparition et à la dégradation des zones humides et de préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité, et qui précise les modalités d'application de la séquence ERC dans le cadre de l'examen des projets soumis à autorisation ou à déclaration entraînant la disparition de zones humides.

(4) La MRAe recommande de prendre en compte les zones humides du site et d'indiquer leur état final après réalisation et si besoin engager la séquence éviter, réduire, compenser.

■ Sols et leurs fonctions écologiques

L'étude géotechnique fait état de limons argileux sur environ deux mètres de profondeur sur le site (et de la présence de « débris »). Le terrain a été remanié (talus, ornières, zones creusées et remblayées) notamment par l'activité agricole. Toutefois, pour la MRAe, les sols pourraient dans leur état actuel présenter des fonctionnalités environnementales, en lien notamment avec la présence de limons et des zones humides susvisées. Cet enjeu n'est pas étudié dans l'étude d'impact.

(5) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un état des fonctionnalités écologiques des sols et, le cas échéant, leur prise en compte au titre de la séquence ERC.

3.2. Ressource en eau

■ Eaux pluviales

Le projet va conduire à imperméabiliser plus de six hectares a pour la réalisation du bâtiment et de la voirie. De plus, l'activité logistique nécessitera la circulation de véhicules et de poids lourds sur le site, avec le risque d'émissions accidentelles d'hydrocarbures, puis de ruissellement de ces polluants vers les eaux souterraines.

Pour répondre à ces enjeux, le projet prévoit un système de gestion des eaux pluviales (dimensionné pour un événement pluvieux cinquantennal) gérant de manière séparée les eaux de voirie (après passage par un séparateur à hydrocarbures) et les eaux de toiture. Ces eaux auront pour exutoire commun un nouveau bassin tampon non étanche de 3 200 m³ environ, aménagé dans le cadre du projet. Le dispositif comportera également des dépressions humides et permettra une infiltration des pluies courantes. Les eaux issues des pluies plus importantes seront rejetées à un débit régulé de 2 l/s/ha vers le réseau d'eaux pluviales de la zone d'activité, qui comporte un ensemble de fossés et de noues, acheminant les eaux vers un bassin de rétention commun de 19 000 m³. Il s'agit de l'étang localisé au sud du site. Ses eaux sont ensuite rejetées vers la Biberonne.

Le cumul d'incidence de la gestion des eaux pluviales des différents projets du secteur est abordé dans l'étude. Il est notamment précisé que les débits de fuite des projets Goodman, Parcolog gestion, CSP et Logicor 1 ont été dimensionnés de manière à « maîtriser les débits totaux d'arrivée d'eau dans les réseaux ». Il convient toutefois, pour la MRAe, de vérifier que le bassin tampon collectif est suffisamment dimensionné pour accueillir les eaux pluviales de l'ensemble des projets susvisés.

(6) La MRAe recommande de justifier le dimensionnement du bassin tampon collectif exutoire du réseau d'eaux pluviales de la zone d'activité, dans la perspective de la réalisation du nouvel entrepôt Logicor 1, et des projets localisés au sud-ouest (Goodman, Parcolog gestion, CSP).

■ Autres risque de pollution des eaux

L'entreposage de produits combustibles peut également polluer la ressource, notamment en cas d'incendie (écoulement des eaux d'extinction).

À cet égard, le projet prévoit un système de confinement des eaux d'incendie à l'aide de vannes et de rétention temporaire dans un bassin enterré (2 246 m³) localisé sous le parking sud, et dans les quais (385 m³). En cas de sinistre, les eaux d'extinction seront analysées. Si elles ne présentent pas de pollution, elles seront rejetées dans le réseau d'eaux pluviales. Dans le cas contraire, elles seront éliminées comme déchet dangereux par une société spécialisée.

Lors des opérations de mise à niveau du liquide des batteries, de l'acide sulfurique peut être renversé de façon accidentelle sur le sol d'un local de charge. En cas de déversement, l'acide sera recueilli de manière gravitaire dans un bac de rétention pour être ensuite collecté par une entreprise spécialisée.

Les dossiers ne font pas état d'un éventuel autre risque de déversement de produits liquides polluants stockés sur le site (compte-tenu par exemple du stockage de liquides inflammables). Par ailleurs, aucune eau industrielle ne sera produite sur le site.

3.3. Risques pour la sécurité des biens et des personnes

Les activités projetées nécessitent d'évaluer les risques pour la sécurité des biens et des personnes, et notamment les risques liés à un incendie (effets thermiques, toxiques et d'opacité) survenant dans une ou plusieurs cellules de stockage de matières combustibles, et les risques d'explosion de gaz dans la chaufferie, ou d'explosion d'hydrogène dans un local de charge.

Compte-tenu des mesures de prévention et de réduction de ces risques, le risque résiduel d'explosion d'hydrogène dans un local de charge est jugé négligeable par l'étude de danger.

Le risque d'explosion de gaz dans la chaufferie a fait l'objet d'une modélisation, concluant que les effets irréversibles pour la santé humaine resteraient circonscrits dans l'emprise du site.

Le risque incendie a été étudié également à l'aide de modélisations, avec des scénarios portant sur une ou plusieurs cellules et sur différents types de matériaux combustibles correspondant à l'activité projetée. L'un des scénarios étudiés pourrait conduire à des effets irréversibles sur une emprise de 450 m² hors du site (au droit de terres agricoles et du chemin rural à l'est). Toutefois, selon l'étude de danger, un tel évènement serait de gravité modérée⁶, car il y a une faible probabilité que des riverains circulent à proximité au moment d'un incen-

6 Selon l'arrêté 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. Selon cet arrêté, un accident de gravité modéré conduit à des effets irréversibles concernant moins d'une personne extérieure à l'établissement, en tenant compte le cas échéant des mesures constructives visant à protéger les personnes contre certains effets et la possibilité de mise à l'abri des personnes en cas d'occurrence d'un phénomène dangereux si la cinétique de ce dernier et de la propagation de ses effets le permettent.

die. La survenue de l'incendie lui-même est par ailleurs jugée improbable⁷. L'étude de danger conclut que le risque incendie (en termes de sécurité) est « modéré » pour les tiers.

Une étude de dispersion des fumées toxiques et d'opacité est présentée pour plusieurs scénarios d'incendie. Chaque scénario correspond à un incendie de plus de deux heures dans la plus grande cellule de l'un des bâtiments A, B ou C. Les hypothèses des modélisations (par exemple : la force du vent, la surface en feu, la durée de l'incendie) sont jugées « raisonnablement pénalisantes ». Selon les résultats, la dispersion des gaz ne générera pas de concentration en polluant susceptible d'effets irréversibles ou létaux pour les riverains. L'étude affirme par ailleurs qu'il n'y aura pas d'incidence significative sur la visibilité au droit des enjeux voisins (transports aériens, ferroviaires, et terrestres). Toutefois, une procédure d'alerte des différentes infrastructures de transport alentours sera rédigée et intégrée au plan de défense incendie de l'établissement.

Concernant le risque incendie, le Service départemental d'incendie et de secours de Seine-et-Marne (Sdis 77) a émis un avis favorable sur le projet dans le cadre de la procédure de permis de construire. Néanmoins, le courrier du Sdis 77 entérinant cet avis favorable et joint au dossier de permis de construire mentionne également un rapport du Sdis 77 (dénommé « G/RID/RI 162 2020 ») faisant état de prescriptions complémentaires dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale. Or, ce rapport n'est pas joint au dossier d'autorisation environnementale. En cours d'instruction, la MRAe a obtenu du Sdis 77 la communication de ce rapport. Celui-ci présente dans ses conclusions « l'impossibilité opérationnelle de limiter la propagation d'un incendie au regard des caractéristiques constructives du bâtiment envisagé⁸ ». Dans la mesure où les conclusions de ce service de prévention portent également sur « le risque de rupture hydraulique, les effets de dispersion d'un panache de fumées (toxicité et visibilité) » en cas de sinistre impactant une cellule supérieure à 6000 m², la MRAe estime que les conséquences sur la santé humaine et sur l'environnement d'un tel événement doivent être mieux appréhendées. Pour la MRAe, des informations précises sur les évolutions apportées au projet depuis l'avis du Sdis 77 doivent être produites. Par ailleurs, le plan de défense incendie évoqué dans l'étude ne semble pas encore avoir été élaboré (il est précisé p. 116 de l'étude de danger qu'il « sera mis en place »).

(7) La MRAe recommande :

- de joindre au dossier d'enquête public le rapport G/RID/RI-162-2020 du Sdis 77 et préciser si ses recommandations ont été prises en compte par le projet dans le cadre de l'instruction de la procédure d'autorisation environnementale ;
- d'élaborer et de présenter le plan de défense incendie évoqué p. 116 de l'étude de danger.

3.4. Paysage

Le nouvel entrepôt sera réalisé avec un bardage métallique de teinte verte, « en harmonie » avec les deux autres bâtiments A et B, agrémenté de vitres verticales, et reposant sur une partie basse en béton de teinte grise. Les dossiers comportent quelques éléments graphiques permettant d'apprécier les impacts paysagers du projet : plan masse, photomontages à hauteur d'homme de l'entrepôt dans son contexte, coupe du bâtiment et de la topographie.

7 Selon l'arrêté du 29 septembre 2005, la probabilité peut être déterminée selon trois types de méthodes, de type qualitatif, semi-quantitatif ou quantitatif. Un tableau p. 106 de l'étude de danger donne ainsi des précisions sur la probabilité du scénario d'incendie le plus défavorable, sur des critères qualitatifs (un événement est jugé improbable lorsqu'un événement similaire a déjà été rencontré dans ce secteur d'activité ou dans ce type d'organisation au niveau mondial, sans que les éventuelles corrections intervenues depuis apportent une garantie de réduction significative de sa probabilité) et quantitatif (la probabilité d'un événement improbable est comprise entre 10⁻³ et 10⁻⁴ occurrences/an).

8 Avis du Sdis 77 du 27 janvier 2021 (réf GP/RID/RI 289-2020) émis dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale – projet d'exploitation d'un entrepôt logistique dénommé « Bâtiment C » et rapport référencé GP/RID/RI 162-2020.

Néanmoins, les dossiers ne présentent pas de réflexion approfondie sur la visibilité du site depuis le chemin rural à l'est, ni depuis les points de vue plus lointains (habitations au sud, LGV au nord, etc.), en lien notamment avec la topographie, l'occupation du sol (boisement notamment) et la fréquentation humaine. Sont notamment présentés, dans le dossier de permis de construire, un photomontage depuis un point situé entre les services techniques et l'étang, et un autre photomontage situé depuis le chemin rural. Toutefois, le choix de retenir ces points de vue, et leur représentativité de la visibilité du projet, ne sont pas justifiés dans les dossiers.

Or, la MRAe estime que l'entrepôt est susceptible de dégrader le paysage et le cadre de vie des riverains. L'étude d'impact ne présente pas de solution architecturale alternative (en termes de nombre de bâtiments, de teinte du bardage, de traitement des lisières, notamment au sud), et ne justifie pas suffisamment le choix de réaliser un bâtiment d'un seul tenant de 40 000 m².

La MRAe rappelle enfin que l'insertion paysagère ne peut se réduire à la dissimulation des constructions par la couleur ou la végétation. Elle doit d'abord reposer sur les volumes, les dimensions, les matériaux et l'orientation des édifices, sur l'organisation du nivellement du terrain et la composition des éléments végétaux, en lien avec les caractéristiques du site.

(8) La MRAe recommande :

- d'expliciter le parti d'aménagement adopté et de justifier le choix de réaliser un bâtiment d'un seul tenant ;
- de présenter davantage de vues du projet pour permettre d'appréhender sa relation au site ainsi que son impact visuel depuis les différents points où il sera perçu.

3.5. Archéologie

Un diagnostic archéologique a été réalisé en 2008 sur l'emprise de la zone d'activité, notamment au droit des futurs bâtiments Logicor 1 (A, B, et C). Il a permis d'identifier trois ensembles archéologiques et une occupation isolée de différentes époques (le néolithique, La Tène⁹ et le haut moyen âge). Le plan de localisation des tranchées figurant dans le rapport annexé à l'étude d'impact n'est pas suffisamment lisible pour repérer où les vestiges étaient localisés.

Les contraintes archéologiques ont été levées en 2009, mais un second diagnostic archéologique a été réalisé en 2014 sur des parcelles au nord de la zone d'activités. Ce second diagnostic a mis à jour la présence de quatre sites de l'âge du bronze, de La Tène, de l'époque mérovingienne, et de la première guerre mondiale.

Il n'est pas précisé si les prospections archéologiques sont désormais achevées et si elles ont été suivies de fouilles.

(9) La MRAe recommande de préciser les suites données au dernier diagnostic archéologique en date.

3.6. Déplacements et pollutions atmosphérique et sonore

■ Déplacements

La zone d'activité est desservie par la RD 26A et plus loin par la RD 16, qui permet ensuite de rejoindre l'A1, sans traverser de centres urbains ou de quartiers d'habitations. Toutefois, la MRAe relève que le trajet le plus court pour rejoindre l'A1 traverse le centre de Vémars via la RD 26, la rue de l'Échelette (RD 9), la rue Pierre Curie - rue de la Mairie (RD 17) et la RD 16. Ainsi, même si cet itinéraire paraît moins adapté au trafic des poids-lourds, la MRAe considère qu'il y a un risque qu'une partie du trafic généré par le projet l'emprunte.

⁹ Ou « second âge du fer », correspondant approximativement à l'époque gauloise.

Une étude de trafic a été réalisée. Le projet devrait générer un trafic routier supplémentaire de 300 poids lourds et de 200 véhicules légers par jour, soit un total de 1 000 unités de véhicules particuliers.

L'étude de trafic fait état d'une autre opération logistique qui devrait générer un trafic semblable. Il n'est pas précisé s'il s'agit de l'extension sud-ouest de la zone d'activité. De plus, selon l'étude de trafic, à « long terme », une dizaine de projets urbains et routiers vont voir le jour dans le secteur (dont l'entrepôt Goodman, et le projet de la ZAC multi sites de Moussy-le-Neuf). L'étude présente un scénario d'évolution du trafic routier moyen sur les principales voies de circulation alentour, tenant compte de ces projets et du projet Logicor 1. Les routes départementales du secteur connaîtront des augmentations de trafic significatives, pouvant atteindre environ un tiers de volume de trafic journalier supplémentaire. L'étude de trafic ne précise pas l'horizon temporel de ce scénario, ni s'il inclut le projet Parcolog gestion (qui fait partie, avec le projet Goodman, de l'extension de la zone d'activité au sud-ouest).

Enfin, l'étude d'impact ne traite pas des mobilités alternatives à l'usage individuel de l'automobile, notamment pour les 215 nouveaux employés (accès en transport en commun ou via des itinéraires cyclables) et des stratégies mises en place pour les encourager.

■ **Pollutions atmosphérique et sonore**

Le trafic routier généré par le projet, cumulé à celui des autres opérations évoquées ci-dessus, sera source de pollution atmosphérique et sonore. L'étude d'impact ne présente pas d'évaluation quantitative de cette pollution. Or, la MRAe relève que l'itinéraire prévu des véhicules légers et poids lourds liés à l'exploitation du projet longera un quartier résidentiel à l'ouest du centre-ville de Vémars, ce qui pourrait engendrer des risques sanitaires pour ces riverains. Elle note aussi que les impacts seraient encore plus élevés si l'on considère qu'une partie du trafic pourrait traverser le centre-ville.

Concernant les équipements sur site, l'étude d'impact décrit les émissions atmosphériques de la chaufferie et indique que les gaz rejetés n'auront pas d'impact sur la qualité de l'air autour du bâtiment. Les émissions polluantes atmosphériques accidentelles en cas d'incendie sur le site sont traitées dans l'étude de danger et dans le paragraphe du présent avis relatif aux risques.

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée en 2020 en six points de la limite du terrain d'assiette, et en un point supplémentaire au droit des plus proches habitations (« zone à émergence réglementée »). Le bruit ambiant variait entre 40 et 53 décibels de jour (en indicateur de bruit LAeq), et 37 et 48 décibels la nuit.

L'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis par les ICPE soumises à autorisation impose de limiter les émergences sonores à 6 dB le jour et 4 dB la nuit dans la zone à émergence réglementée (étude d'impact, p. 23). Selon l'étude d'impact, les émergences limites susvisées seront respectées. Des mesures de réduction sont prévues à cet égard (limitation de vitesse, merlon), mais aucune modélisation des impacts acoustiques n'est présentée pour en démontrer l'efficacité.

(10) La MRAe recommande :

- **d'indiquer si le projet Parcolog gestion a été pris en compte dans le scénario de long terme de l'étude de trafic, et de préciser l'horizon temporel de ce scénario ;**
- **de compléter l'étude d'impact par une analyse de la répartition modale des déplacements induits par le projet et des stratégies mises en œuvre pour favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle ;**
- **d'évaluer les pollutions atmosphérique et sonore du trafic routier généré (cumulées à celles du trafic généré par les autres opérations projetées dans le secteur), notamment pour les habitations situées à Vémars le long de la RD 26 ;**
- **de démontrer l'efficacité des mesures de réduction du bruit envisagées par la réalisation d'une modélisation des impacts acoustiques projetés.**

3.7. Consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact donne des indications sur le chauffage des zones d'entreposage, sur la puissance de la chaufferie, sur l'isolation thermique du bâtiment, et sur les économies d'énergies en matière d'éclairage. Toutefois, elle n'évalue pas les consommations énergétiques du projet (chauffage du bâtiment, fonctionnement du local de charge, des chariots élévateurs, éclairage, déplacements des employés, transport de marchandise – y compris hors du site) ni les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées. Il s'agit pourtant d'un enjeu environnemental prépondérant pour ce projet.

(11) La MRAe recommande d'évaluer les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes du projet (chauffage du bâtiment, fonctionnement des équipements, déplacements des employés et transport de marchandises, y compris hors du site).

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](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage 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 d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 10 février 2022

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL,
Ruth MARQUES, François NOISSETTE, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT président.**

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande d'étudier certains impacts importants mais non traités (pollutions atmosphérique et sonore liées au trafic routier généré par le projet, consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre), et d'approfondir certaines parties de l'étude (état initial de la biodiversité, étude paysagère notamment).....10
- (2) La MRAe recommande de mieux justifier les choix retenus au regard de solutions alternatives éventuellement envisageables de moindre impact sur l'environnement et la santé humaine, privilégiant prioritairement une desserte multimodale, la mobilisation d'espaces vacants au sein des bâtiments existants ou l'évitement et la réduction des effets du projet sur la biodiversité et les paysages.....10
- (3) La MRAe recommande : - d'actualiser l'évaluation des effets du projet sur les espèces d'oiseaux nicheurs du site et l'évaluation globale des enjeux écologiques du projet ; - d'approfondir l'étude des mesures destinées à éviter, réduire, et compenser les incidences du projet sur la biodiversité, en tenant compte notamment de l'actualisation de l'évaluation des espèces.....11
- (4) La MRAe recommande de prendre en compte les zones humides du site et d'indiquer leur état final après réalisation et si besoin engager la séquence éviter, réduire, compenser.....12
- (5) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un état des fonctionnalités écologiques des sols et, le cas échéant, leur prise en compte au titre de la séquence ERC.....12
- (6) La MRAe recommande de justifier le dimensionnement du bassin tampon collectif exutoire du réseau d'eaux pluviales de la zone d'activité, dans la perspective de la réalisation du nouvel entrepôt Logicor 1, et des projets localisés au sud-ouest (Goodman, Parcolog gestion, CSP).....13
- (7) La MRAe recommande : - de joindre au dossier d'enquête public le rapport G/RID/RI-162-2020 du Sdis 77 et préciser si ses recommandations ont été prises en compte par le projet dans le cadre de l'instruction de la procédure d'autorisation environnementale ; - d'élaborer et de présenter le plan de défense incendie évoqué p. 116 de l'étude de danger.....14
- (8) La MRAe recommande : - d'explicitier le parti d'aménagement adopté et de justifier le choix de réaliser un bâtiment d'un seul tenant ; - de présenter davantage de vues du projet pour permettre d'appréhender sa relation au site ainsi que son impact visuel depuis les différents points où il sera perçu.....15
- (9) La MRAe recommande de préciser les suites données au dernier diagnostic archéologique en date.....15
- (10) La MRAe recommande : - d'indiquer si le projet Parcolog gestion a été pris en compte dans le scénario de long terme de l'étude de trafic, et de préciser l'horizon temporel de ce scénario ; - de compléter l'étude d'impact par une analyse de la répartition modale des déplacements induits par le projet et des stratégies mises en œuvre pour favoriser les modes de déplacements alternatifs à la

voiture individuelle ; - d'évaluer les pollutions atmosphérique et sonore du trafic routier généré (cumulées à celles du trafic généré par les autres opérations projetées dans le secteur), notamment pour les habitations situées à Vémars le long de la RD 26 ; - de démontrer l'efficacité des mesures de réduction du bruit envisagées par la réalisation d'une modélisation des impacts acoustiques projetés.....16

(11) La MRAe recommande d'évaluer les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes du projet (chauffage du bâtiment, fonctionnement des équipements, déplacements des employés et transport de marchandises, y compris hors du site).....17