



Mission régionale d'autorité environnementale
Île-de-France

Avis en date du 2 mai 2020

de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de parc d'activités et de logistique sis 1, avenue Boule à Beauchamp (Val d'Oise)

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de création d'un parc d'activités et de logistique sis 1, avenue Boule, à Beauchamp (Val d'Oise). Il intervient dans le cadre de la procédure de permis de construire portant sur le lot A du projet.

Le projet consiste, après démolition de la quasi-totalité des installations, bâtiments et infrastructures d'un ancien site industriel (entreprise 3M) d'une superficie d'environ 18 hectares attenant à une zone d'activité au nord, en la construction de deux lots A et B sur ces 18 hectares, ceinturés au sud par une forêt (préservée) d'environ 30 hectares. Le lot A, qui devrait être livré à horizon 2021, comportera un bâtiment d'activités de messagerie logistique et de bureaux pour une surface de plancher de 34 706 mètres carrés. Le lot B (horizon 2023) comportera trois bâtiments d'entrepôts logistiques incluant des bureaux et locaux sociaux développant 41 105 mètres carrés au total. Le centre technique client (CTC) de la société 3M (sur l'emprise du lot B) sera maintenu et transformé. Au total, les lots A et B accueilleront à terme 75 811 mètres carrés de surface bâtie, 78 272 mètres carrés de voirie, et 19 813 mètres carrés d'espaces verts. Les zones de stationnement des deux lots seront situées pour partie en sous-sol, et présenteront une capacité totale de 146 quais de déchargement et de 821 places de stationnement de voitures. Le dossier évoque également l'aménagement de deux nouvelles voies d'accès au nord-ouest et au sud des lots A et B, sans toutefois préciser si elles font partie du projet.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont les consommations énergétiques et les émissions associées (gaz à effet de serre, pollution de l'air), le trafic routier des employés et véhicules logistiques, la pollution sonore et la pollution de l'air, la gestion des eaux pluviales, la pollution industrielle, les enjeux des démolitions et terrassements et la biodiversité.

L'étude d'impact présentée n'est pas proportionnée aux enjeux environnementaux. Elle ne permet pas une appréciation suffisante de certains enjeux et impacts, tels que la biodiversité, les émissions de gaz à effet de serre, l'évacuation des déblais, la pollution des sols d'origine industrielle, le trafic routier, la pollution sonore et la pollution de l'air.

La MRAe recommande pour ce projet et son étude d'impact : à compléter avant la mise à l'enquête publique du projet (une actualisation pouvant intervenir ultérieurement s'agissant des précisions attendues sur le lot B) portant sur :

- d'harmoniser dans les différents chapitres les données relatives à l'occupation actuelle du sol et de les décliner à l'échelle des lots A et B ;
- la présentation du projet (notamment sa justification économique, la description du lot B et la liste des rubriques ICPE concernées, ainsi que la présentation du planning des différentes phases de travaux) ;
- le périmètre du projet (description des nouvelles voies d'accès aux lots A et B et justification éventuelle de leur non intégration au périmètre du projet) et à son étude d'impact ;
- la maîtrise de l'énergie (il convient notamment de justifier davantage le choix de la solution d'approvisionnement en énergie retenue, eu égard aux émissions de gaz à effet de serre indirectes liées à l'approvisionnement électrique) ;
- le trafic routier, la pollution sonore, et la pollution de l'air (il convient notamment de justifier davantage la zone d'étude retenue, d'évaluer sur les principales voies le trafic routier moyen journalier généré, ainsi que

l'augmentation des émissions polluantes et du bruit associés, et plus largement les impacts des déplacements) ;

– le système de gestion des eaux pluviales, qu'il convient de préciser sur le lot B, et le cas échéant (selon le périmètre retenu pour le projet) sur les nouvelles voies d'accès aux lots A et B ;

– la pollution industrielle : il convient de préciser les enjeux sur le lot B, d'annexer les rapports des études diagnostic réalisées, et de préciser si l'état des sols est compatible avec l'infiltration des eaux pluviales ;

– les phases de démolition et de terrassements : il convient d'évaluer les impacts en termes de bruit, poussières, déblais, déchets de démolition, et de définir le cas échéant des mesures complémentaires ;

– la faune et de la flore : il convient de réaliser des investigations sur une période plus représentative des cycles biologiques, et d'actualiser en conséquence l'étude des impacts sur la biodiversité.

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

Préambule

Vu la décision du Conseil d'État n° 400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, du 17 avril 2018, du 28 juin 2018, du 30 avril 2019 et du 11 décembre 2019 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision du 31 octobre 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, annulant et remplaçant la décision du 12 juillet 2018 sur le même objet.

Vu la délégation de signature donnée le 2 « avril 2020 par la MRAe d'Île-de-France à son président pour le dossier concernant le projet de parc d'activités et de logistique sis 1, avenue Boule à Beauchamp (Val d'Oise).

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 5 mars 2020 et a pris en compte sa réponse en date du 2 avril 2020.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Catherine MIR et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Table des matières

1.L'évaluation environnementale.....	5
1.1.Présentation de la réglementation.....	5
1.2.Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2.Contexte et description du projet.....	5
3.Analyse des enjeux environnementaux et de leur prise en compte par le projet.....	12
3.1.Climat et consommation énergétique.....	12
3.2.Trafic routier, pollution sonore, et pollution de l'air.....	14
3.3.Imperméabilisation du site et gestion des eaux pluviales.....	16
3.4.Pollution industrielle.....	17
3.5.Biodiversité.....	18
3.6.Phase de travaux.....	19
4.Justification du projet.....	20
5.Résumé non technique, information, consultation et participation du public.....	21

Avis détaillé

1. L'évaluation environnementale

1.1. Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

Le projet de parc d'activités et de logistique sis 1, avenue Boule, à Beauchamp (Val d'Oise) est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, notamment au titre de la rubrique 39°b¹) du tableau annexé à cet article.

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. Le présent avis est émis à la demande de la commune de Beauchamp dans le cadre de la première demande de permis de construire (lot A) nécessaire à la réalisation du projet. Il porte sur l'étude d'impact et sur les autres documents du dossier de permis de construire du lot A. La date de rédaction de l'étude d'impact n'est pas précisée.

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

2. Contexte et description du projet

Le projet est porté par la société civile immobilière LUCIA. La société à responsabilité limitée VECTURA est membre associé de cette SCI. La SARL VECTURA est spécialisée dans l'immobilier locatif « clés en mains » à destination de secteurs d'activités variés. Elle est propriétaire du site.

Le projet s'implante au nord-ouest de Beauchamp. Cette commune du Val d'Oise, localisée à 20 kilomètres au nord-ouest de Paris, comptait 8 691 habitants en 2016 (p.50).

Le site était auparavant la propriété de la société 3M, qui y réalisait depuis 1952 des activités d'industrie graphique, soit la fabrication de petites feuilles adhésives (*post-it*) et d'abrasifs notamment (cf. p. 74). Ces activités étaient soumises à autorisation au titre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

La société 3M a notifié la cessation d'une grande partie de ces activités en 2018, puis des équipements de production ont été démantelés en 2019. Elle a néanmoins maintenu les principaux bâtiments et infrastructures ainsi que certaines activités² (qui cesseront d'ici fin 2021).

Ce site (parcelles cadastrales) s'étend sur 48 hectares environ et inclut :

- l'emprise industrielle, qui s'étend sur 18 hectares environ ;
- une forêt de 30 hectares environ³, qui ceinture l'emprise industrielle à l'ouest, au sud, et à l'est.

1 Rubrique 39b) de l'article R122-2 du code de l'environnement : « Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m². »

2Liées au centre technique client (CTC) et aux cellules de stockage localisées au sein du bâtiment 4.

3Annexe biodiversité, p.11.

Le projet de parc d'activités et de logistique se développe au sein de l'emprise industrielle. Il est constitué de deux lots A (à l'ouest) et B (à l'est), sa réalisation sera échelonnée dans le temps (voir illustration 2).

Le site est situé à quelques kilomètres des autoroutes A15 et A115 et à proximité immédiate :

- de la zone d'activités économiques (ZAE) Les Châtaigniers (Taverny), localisée de l'autre côté du chemin de Pontoise à Saint-Prix (au nord) ;
- du quartier pavillonnaire « La Folie », localisé de l'autre côté de l'avenue Boule (au nord-est) : les premières habitations de ce quartier sont limitrophes au lot B et sont situées à environ 100 mètres du lot A.



Illustration 1: Vue aérienne annexe 11 de l'étude d'impact



Illustration 2: terrain d'assiette et emprise industrielle – lots A et B (source : étude d'impact ; carte modifiée par la MRAe)

Les données actuelles d'occupation du sol sur le terrain d'assiette diffèrent selon les parties de l'étude d'impact et de ses annexes (tableau n°1). Il convient donc de les harmoniser et de les décliner à l'échelle des lots A et B.

parties de l'étude d'impact ->	2.3. Installations existantes	Annexe 7 (biodiversité)
Bâtiments	70 400 m ²	63 000 m ²
Voirie	11 000 m ²	66 200 m ²
Espaces verts et naturels	398 000 m ²	345 700 m ²
Emprise totale	474 960 m ²	479 400 m ²

La partie du projet sur le lot A (appelée ci après « le lot A ») qui devrait être livrée à l'horizon 2021 (p.23) consiste en la démolition de l'existant, puis la réalisation d'un bâtiment d'activités de messagerie logistique et de bureaux (sur 34 703 mètres carrés de surface de plancher), et en l'aménagement de 52 355 mètres carrés de voirie (pour la circulation, le déchargement – 98 quais –, et le stationnement), et de 5 840 mètres carrés d'espaces verts. La hauteur du bâtiment en façade est de 15 mètres.

Les équipements techniques suivants seront installés : chauffage / climatisation, atelier de charge de batterie, transformateurs électriques, système d'extinction incendie, local sprinkler. Selon l'étude d'impact, aucune ICPE n'est prévue sur ce lot (p.18). Les zones de stationnement seront pour partie en sous-sol (p 23) et présenteront une capacité de 351 places de voitures. Le lot A se développera sur un site de 98 480 mètres carrés.

La partie du projet sur le lot B (appelée ci après « le lot B ») qui devrait être livrée à l'horizon 2023 consiste en la démolition partielle de l'existant, puis la réalisation de trois bâtiments d'entrepôts logistiques incluant des bureaux et locaux sociaux (sur 41 105 mètres carrés de surface de plancher) et en l'aménagement de 25 917 mètres carrés de voirie (pour la circulation, le déchargement – 48 quais –, et le stationnement), et de 13 973 mètres carrés d'espaces verts. Le lot B s'étendra sur 80 995 mètres carrés.

Le projet sur le lot B prévoit la transformation du bâtiment du centre technique client (CTC) de la société 3M actuellement présent sur site et utilisé comme accueil. Les zones de stationnement seront pour partie en sous-sol (p. 27) et elles présenteront une capacité de 470 places de voitures.

L'étude d'impact précise que la conception du lot B n'est pas encore consolidée à ce stade du projet. En

particulier, les équipements techniques ne sont pas encore précisés. Toutefois, les activités pressenties pourraient relever d'un certain nombre de rubriques de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) : ce lot pourrait notamment inclure du stockage de matériaux combustibles, et un atelier de charge d'accumulateur⁴.

Au total, les lots A et B s'étendront sur 173 896 mètres carrés (dont 75 811 de bâti, 78 272 de voirie, et 19 813 d'espaces verts), et présenteront une capacité globale de 146 quais de déchargement et de 821 places de stationnement de voitures. Le projet fonctionnera 24h/24 et pourrait accueillir 1 200 employés.

Selon le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Beauchamp, il est envisagé d'aménager une nouvelle voie prolongeant le chemin de Pontoise à Saint-Prix (limitrophe du projet au nord) jusqu'à la RD 411 à l'ouest (p.53). Actuellement, le chemin de Pontoise à Saint-Prix prolonge la rue de Saint-Prix vers l'ouest depuis le carrefour avec l'avenue Boule et se termine en impasse située au nord du lot A. La nouvelle voie permettrait un accès au projet par le nord-ouest (y compris pour les poids lourds) et constituerait par ailleurs une nouvelle entrée de ville. Le plan de masse (illustration n° Erreur : source de la référence non trouvée) représente cette nouvelle voie⁵, ainsi qu'une voie au sud du lot A (rejoignant l'avenue de l'Égalité). Pour la MRAe, bien que cela ne soit pas précisé dans la description textuelle du projet, il s'agit d'une nouvelle percée dans le boisement pour desservir le lot A par le sud en rejoignant une voie existante, desservant le lot B et débouchant sur l'avenue de l'Égalité (cf. les tracés présentés sur les illustrations 3 et Erreur : source de la référence non trouvée et la p.23 de l'annexe trafic qui fait également mention de ce nouvel accès).

Toutefois, ces deux voies ne sont qu'évoquées dans le dossier. Ainsi il convient :

- de préciser comment sera organisée la desserte des deux lots, notamment pour les poids lourds et si les accès seront communs ou indépendants ;
- de confirmer que le projet comporte bien une deuxième voie pour desservir le lot A par le sud et que son projet de tracé est compatible avec le PLU de Beauchamp (espace boisé classé sur une grande partie des boisements) ;
- de présenter les caractéristiques de ces voies, de confirmer que celles-ci font bien partie du périmètre du projet (au sens de l'évaluation environnementale) et, dans le cas contraire, d'en justifier l'exclusion.

La MRAe rappelle à cet égard que le III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement précise que « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité ».

Il conviendrait enfin de préciser les dates de démarrage ainsi que les durées prévisionnelles des différentes phases de travaux (du lot A, du lot B, et le cas échéant, des voies d'accès mentionnées ci-avant).

La MRAe recommande :

- **d'harmoniser dans l'étude d'impact et ses annexes, les données d'occupation actuelle du sol ;**
- **de préciser ces données pour chaque lot (lots A et B) ;**
- **de préciser la description du lot B une fois celui-ci consolidé (et les rubriques ICPE concernées) au stade du permis de construire du lot B et d'actualiser l'étude d'impact en**

4- 1510 : Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts ;

- 1530 : Dépôts de papiers, cartons ou matériaux combustibles analogues ;

- 1532 : Stockage de bois ou de matériaux combustibles analogues ;

- 2662 : Stockage de polymères ;

- 2663 : Stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50% de polymères;

- 2910 : Combustion

- 2925 : Ateliers de charge d'accumulateurs

5 Cette nouvelle voie fait l'objet d'un projet de convention de projet urbain partenarial entre les communes de Beauchamp, Taverny, la communauté d'agglomération Val Parisis et la société civile immobilière Santa Lucia qui précise : « L'aménagement, à partir du Chemin de Pontoise à Saint Prix, partiellement viabilisé, et situé pour moitié sur les territoires des communes de Taverny et de Beauchamp, d'une voie de liaison à double-sens de format PL et d'un nouveau carrefour sur la RD411, sous forme d'un rond-point (qui ne constitue pas l'un des objets de la présente convention, il est placé sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental du Val d'Oise), est dès lors apparue comme une évidente nécessité. » La convention précise que la SCI Santa Lucia prendra en charge le coût de ces aménagements (à l'exception du rond point), fixe l'échéancier de fin des travaux à fin août 2021. Elle prévoit en outre la cession à la commune de Beauchamp d'un terrain naturel de près de 4,9 ha en vue de son ouverture au public, celle d'un terrain de « 853 m² pour assurer à terme la jonction entre l'avenue de l'Égalité et la RD411 » ainsi qu'une contribution financière à l'ouverture d'une crèche.

conséquence ;

- de préciser comment sera organisée la desserte des deux lots, notamment pour les poids lourds ;
- le cas échéant, de présenter les caractéristiques des voies, leur(s) maître(s) d'ouvrage, et de confirmer que ces voies font partie ou non du périmètre du projet, ou d'en justifier l'exclusion ;
- de présenter dans le planning de réalisation des différentes phases du projet (lot A, lot B, voies d'accès).



Illustration 3: Plan masse à l'échelle du terrain d'assiette. Source : étude d'impact

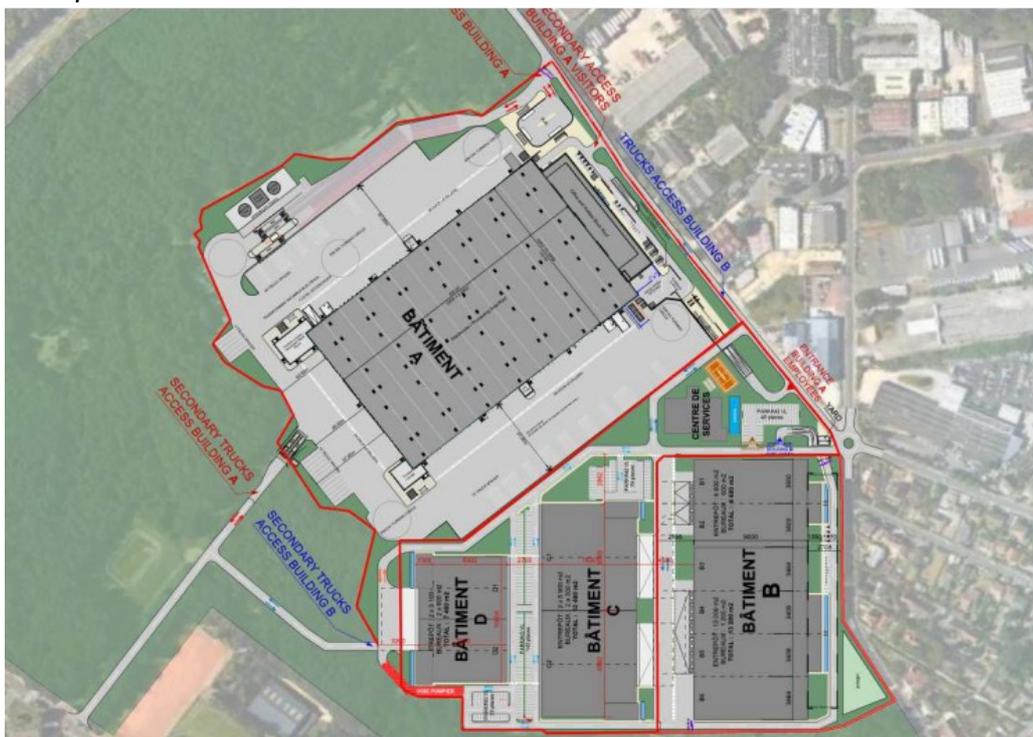


Illustration 4: Disposition des bâtiments et desserte par les voiries. Source : étude d'impact

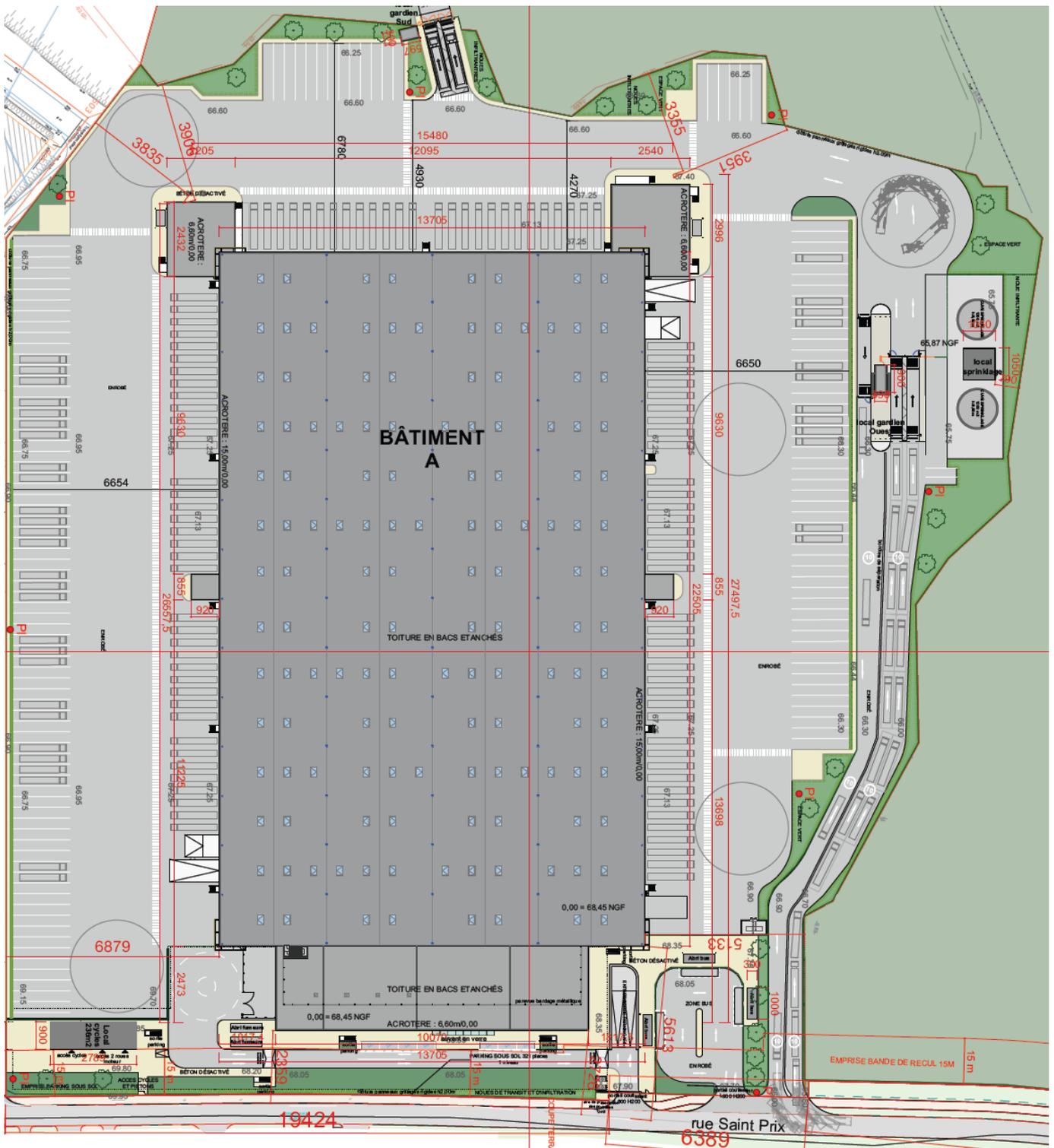


Illustration 5: plan de masse - lot A - (source : volet « plans » du dossier de permis de construire)

NB : le sud est orienté vers le haut

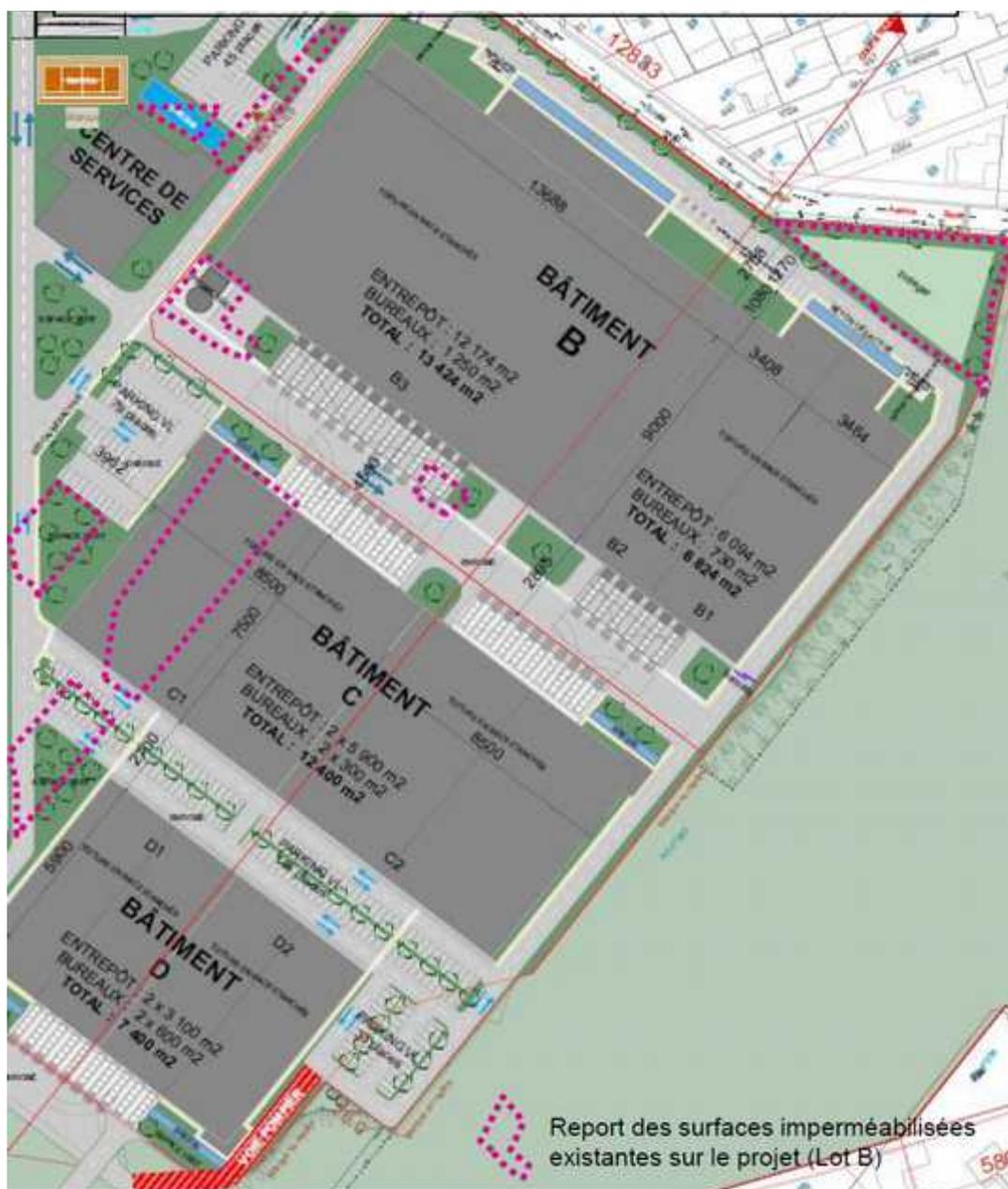


Illustration 6: plan de projet - lot B (source : étude d'impact)

3. Analyse des enjeux environnementaux et de leur prise en compte par le projet

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

- les consommations énergétiques du projet en phase d'exploitation et les émissions associées (gaz à effet de serre, pollution de l'air) ;
- le trafic routier généré par le projet, notamment en phase d'exploitation (déplacement des employés et des poids lourds), la pollution sonore, et la pollution de l'air ;
- l'imperméabilisation du site (augmentée par le projet) et la gestion des eaux pluviales ;
- la pollution des sols existante, d'origine industrielle, et les risques sanitaires associés ;
- la phase de travaux (démolition et terrassements notamment), susceptibles de générer des pollutions (bruit, émissions de poussières, gaz polluants, etc.) des déchets de démolition et un volume globalement excédentaire de déblais ;
- la biodiversité (faune et flore) ;

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 destinées à éviter ou réduire ces incidences.

Le projet pourrait présenter des risques pour la sécurité des biens et des personnes (par exemple un incendie se propageant sur le site et ses abords). Des mesures sont prévues à cet effet (p. 38 à 41), et l'étude d'impact conclut page 93 que les risques d'incendie seront maîtrisés pour le bâtiment du lot A.

Enfin l'impact paysager apparaît comme faible. En limite sud de la zone d'emprise industrielle, des espaces boisés masquent les aménagements. Au nord du bâtiment A se trouve une zone d'activité économique. Le nord du lot B fait face à une zone pavillonnaire. À ce stade les constructions du lot B n'étant pas définies, l'impact visuel et paysager de ce lot ne peut être apprécié.

Lorsque le contenu du lot B sera mieux défini, l'étude d'impact du projet devra, le cas échéant, être complétée sur l'impact paysager et par une analyse des risques pour la sécurité des biens et des personnes avant le dépôt du permis de construire de ce lot. L'analyse des risques présentera les mesures retenues pour éviter ou réduire ces risques, notamment si des installations ICPE sont prévues.

3.1. Climat et consommation énergétique

L'étude d'impact présente les consommations énergétiques du projet (en phase d'exploitation), hors trafic routier généré par les employés et hors véhicules liés à l'activité logistique.

Le bâtiment du lot A consommera 6 841 MWh / an, et les bâtiments B, C, et D (lot B) consommeront 3 308 MWh / an, soit un total de 10 149 MWh / an.

Les calculs des consommations énergétiques du projet (présentés dans l'annexe énergie) prennent pour hypothèse que les bâtiments et équipements seront conformes à la réglementation thermique RT 2012.

Selon l'annexe énergie, le projet poursuit également un objectif de labellisation « BREEAM excellent⁶, » avec une performance énergétique accrue de 25 % par rapport à la RT 2012. Toutefois, cette ambition n'est pas retranscrite dans les calculs des consommations énergétiques (qui font uniquement référence à la RT 2012).

L'annexe relative à l'énergie présente également le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération sur le site, ainsi qu'un comparatif de différentes solutions d'approvisionnement en énergie. Ce comparatif s'appuie sur un calcul des coûts d'investissement et de fonctionnement de ces solutions (sur une période de 30 ans) et sur un calcul de leurs émissions de CO₂. Il prend pour référence une solution combinant une chaudière gaz et un approvisionnement en électricité depuis le réseau public. Les alternatives présentées intègrent chacune une autre solution technique différente (en remplacement de tout ou partie des sources d'énergie de la solution de référence⁷) : par exemple, la solution alternative basée sur le solaire thermique prévoit la combinaison de chaudières gaz, de panneaux solaires thermiques, et d'électricité. Une partie du chauffage réalisé par les chaudières gaz dans la solution de référence est ici remplacée par du chauffage réalisé à l'aide des panneaux solaires thermiques.

⁶ Méthode d'évaluation des performances environnementales des bâtiments

⁷ La mise en place d'énergies renouvelables requiert dans la majorité des cas une énergie d'appoint.

La faisabilité du raccordement du projet à un réseau de chaleur a également été étudiée, mais le réseau existant le plus proche du site est trop loin pour s'y raccorder (sur la commune de Taverny, à 2 kilomètres de distance).

Si la démarche est globalement pertinente, la MRAe relève :

- que l'opportunité de la création d'un réseau de chaleur n'a pas été étudiée, pouvant alimenter des logements (ex : ZAE des châtaigniers à proximité et au nord du lot A) ;
- que l'orientation spatiale des bâtiments, qui diffère selon les lots A et B, n'est pas optimisée en cas de recours à l'énergie solaire (aspects bioclimatiques et rendement des énergies renouvelables) ;
- qu'aucune combinaison de plusieurs sources d'énergies renouvelables n'a été proposée au sein d'un même scénario d'approvisionnement en énergie ;
- que le comparatif présenté dans l'annexe sur l'énergie ne prend pas en compte la pollution de l'air induite par certaines des solutions étudiées (par exemple, la chaufferie bois qui peut émettre des particules fines).

Sur la base du comparatif réalisé, l'étude d'impact retient une solution incluant un équipement de chauffage et de climatisation de type « *roof-top* ». Il s'agit d'une centrale installée en toiture permettant, à partir d'une arrivée électrique, de ventiler, climatiser, et chauffer l'air neuf. Cette solution présente, selon l'étude d'impact une viabilité économique à long terme et génère des émissions de gaz à effet de serre directes plus faibles que la plupart des autres solutions envisagées.

Les trois autres solutions qui mobilisaient des énergies renouvelables présentaient également des performances économique et environnementale intéressantes. Elles incluaient une chaufferie centrale de bois déchiqueté, des chaudières à granulés ou des panneaux solaires thermiques.

Les autres avantages du *roof-top* présentés par l'étude d'impact sont qu'il est réversible (chaleur / froid), rapide d'installation, et ne nécessite pas de stockage de combustible (p. 81).

La MRAE relève que le *roof-top* nécessite un apport d'électricité. Il convient de justifier en quoi il répond à la définition d'une énergie renouvelable (comme l'étude l'affirme). De plus, selon la ou les source(s) d'approvisionnement du réseau électrique alimentant le projet, le *roof-top* pourrait induire (indirectement) plus ou moins d'émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, la MRAe considère que le calcul des émissions de gaz à effet de serre doit prendre en compte l'ensemble des composantes du projet (phase d'exploitation y compris, les transports, dans la mesure du possible le chantier) et doit intégrer à la fois les émissions directes et indirectes, conformément aux méthodologies validées par l'Ademe.

La MRAe recommande :

- **de compléter le calcul des consommations énergétiques du projet en intégrant le trafic routier généré par le projet, et les objectifs affichés dans l'annexe énergie en termes de performance énergétique des bâtiments ;**
- **d'approfondir la justification de la solution d'approvisionnement et d'efficacité énergétique retenue, en tenant compte des enjeux environnementaux (émissions de gaz à effet de serre notamment).**

3.2. Trafic routier, pollution sonore, et pollution de l'air



Illustration 7: Situation du projet page 2 de l'étude de trafic

Déplacements.

L'emprise industrielle du site est actuellement desservie par le carrefour entre la rue de Saint-Prix et l'avenue Boule (au nord du lot B), et plus loin par :

- la RD 411 (200 mètres à l'ouest),
- la RD 106 (1,3 kilomètres au sud-est)
- l'A115 (à 1,3 kilomètres au nord-est) et
- la RD 14 et l'A15 (à 1,8 et 2,2 kilomètres au sud-ouest).

Une étude de trafic a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact. Sur les routes départementales susvisées, le trafic est initialement assez élevé dans le secteur sud de l'aire d'étude, et plus modéré dans le secteur nord. Selon l'étude d'impact, les conditions de circulation sont globalement favorables.

L'accès existant depuis le carrefour nord-est sera maintenu. Deux nouveaux accès nord-ouest et sud pourraient être aménagés (cf. 2. Contexte et description du projet). L'étude d'impact prévoit une répartition des poids lourds (PL) et véhicules légers (VL) du projet majoritairement entre l'A15 et l'A115. Toutefois, l'étude n'inclut pas de carte des déplacements en configuration projet. Il n'est donc pas possible d'apprécier si le trajet des PL longera des habitations environnantes.

La MRAe déduit des données figurant p.26 de l'annexe trafic, que le projet devrait générer dans les deux sens de circulation un trafic routier de 1 425 trajets de VL par jour en moyenne, et de 1 199 trajets de PL.

L'étude d'impact estime que le nouveau volume de trafic routier ne conduira qu'à une augmentation (relative) « légère » de la circulation dans l'aire d'étude.

Pour la MRAe, cette conclusion n'est pas suffisamment justifiée. Par exemple, jusqu'à 16 % d'augmentation de trafic sont prévus sur la RD 411, ce qui est significatif.

Par ailleurs, selon la MRAe, la méthodologie de l'étude de trafic présente des faiblesses :

- l'étude prend pour hypothèse une part modale des transports publics de 54 % pour les déplacements domicile / travail des employés ; il s'agit d'une moyenne à l'échelle du Val d'Oise, qui ne prend pas en compte les conditions particulières de desserte du site par les transports en commun – desserte dont la qualité n'est pas évaluée ;
- le périmètre de la zone d'étude n'est pas justifié (en termes d'augmentation significative du trafic routier) ;
- le trafic routier moyen journalier sur les principales voies de la zone d'étude n'est pas décrit (ni à l'état initial, ni en configuration projet).

La MRAe recommande de préciser l'étude de trafic sur les points suivants : la définition de la zone d'étude, la représentation spatiale des déplacements, l'évitement des zones habitées, la part modale en transports publics des déplacements domicile-travail, et le trafic routier moyen journalier généré par le projet sur les voies principalement empruntées par les véhicules desservant le site dans la zone d'étude.

Qualité de l'air.

L'état initial de la qualité de l'air se limite à un exposé de données relatives à la station Airparif d'Argenteuil. Pour la MRAe, ces données sont insuffisantes pour apprécier l'état initial de la qualité de l'air ambiant et des émissions polluantes. Par ailleurs, il conviendrait d'étendre l'état initial de la qualité de l'air à la zone d'étude du trafic routier et ses abords, et d'y répertorier les éventuels établissements sensibles à la pollution de l'air⁸.

En ce qui concerne les impacts, le projet ne prévoit pas de rejets atmosphériques directs liés aux bâtiments et installations. L'étude conclut que le projet présentera « très peu de risque de pollution atmosphérique », compte-tenu également de la faible augmentation relative du trafic routier dans l'aire d'étude, et qu'il n'engendrera aucun impact sanitaire.

Pour la MRAe, la conclusion présentée n'est pas suffisamment justifiée. En effet :

- elle ne prend pas en compte les gaz de combustion des groupes sprinkler et l'hydrogène issu de la charge des batteries des chariots élévateurs ;
- elle porte sur l'augmentation relative des émissions polluantes dans la zone d'étude, notamment pour le trafic routier, or une information sur les quantités de polluants émis par le projet notamment par le trafic routier qu'il génère en zone urbaine (augmentation absolue) paraît nécessaire pour apprécier les risques sanitaires ;
- l'évaluation des risques sanitaires ne prend pas en compte la proximité éventuelle d'établissements sensibles à la pollution de l'air, ni l'importance de la population existante dans l'aire d'étude.

La MRAe recommande d'approfondir le volet de l'étude d'impact relatif à la qualité de l'air (zone d'étude, état initial, calcul des émissions polluantes du trafic routier et des équipements techniques, description des impacts sanitaires), et de définir des mesures d'évitement et de réduction en conséquence.

Bruit.

Une étude acoustique a été réalisée. Elle s'appuie sur une campagne de mesures *in situ* réalisée en quatre points de la limite du terrain d'assiette. Le bruit ambiant varie selon les points de mesure entre 54,5 et 60,5 décibels de jour (en indicateur de bruit LAeq/jour), et 51 et 55 décibels la nuit (LAeq nuit). Les résultats sont également retranscrits en « bruit résiduel⁹ », tel que défini par la réglementation ICPE¹⁰ (p. 8 de l'annexe

8 Au titre de la circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

9 Le bruit résiduel est le bruit mesuré en l'absence du bruit généré par l'établissement)

10 Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection

acoustique).

Pour la MRAe, il conviendrait de qualifier l'ambiance sonore mesurée (par des termes du type « modérée », « assez bruyante » ...) et d'étendre l'étude acoustique aux bords des voies de circulation identifiés qui pourront connaître une augmentation de trafic significative (plus de 10%) (en vue de répondre également aux attendus de l'évaluation environnementale).

Les impacts du projet sur l'ambiance sonore ne sont pas traités. Il s'agit pour la MRAe d'une lacune de l'étude d'impact, compte tenu des impacts potentiellement forts du projet sur la pollution sonore. Il convient d'évaluer les impacts liés au trafic routier généré par le projet et aux équipements bruyants des lots A et B (relevant ou non de la réglementation ICPE). Cet approfondissement de l'étude pourra être réalisé en s'appuyant sur un ou plusieurs indicateurs de bruit, qui devront être justifiés selon l'objectif poursuivi (évaluation globale des impacts sonores du projet, ou respect de la réglementation ICPE).

La MRAe recommande, dans l'étude d'impact qui sera produite lors de l'enquête publique de qualifier l'ambiance sonore initiale, d'élargir l'état initial à la zone d'étude du trafic routier, et d'étudier les impacts sonores du projet sur la zone d'étude (bruit généré par le trafic routier et les équipements bruyants) avec un ou plusieurs indicateurs de bruit adaptés. Elle recommande également, au vu de cette évaluation, de définir les mesures d'évitement et de réduction adaptées.

3.3. Imperméabilisation du site et gestion des eaux pluviales

La nappe des Sables de Beauchamp et du Calcaire de Saint-Ouen est présente sous le site à une profondeur comprise en 14 et 25 mètres. Compte-tenu de l'absence de sols imperméables au-dessus de cette nappe, celle-ci est vulnérable aux pollutions de surface.

Le projet va conduire à reconfigurer les emprises bâties et celles dédiées aux voiries et aux espaces verts. Les surfaces imperméabilisées vont notamment augmenter sur le lot A (p. 24).

Le projet relève selon l'étude d'impact d'une procédure de déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0. (relative à la gestion des eaux pluviales) de la nomenclature de la loi sur l'eau. Le dossier « loi sur l'eau » (DLE) présenté par le pétitionnaire est joint en annexe à l'étude d'impact.

Les eaux pluviales du projet seront, à terme, infiltrées alors qu'actuellement, elles sont rejetées au réseau public. Le dispositif sera dimensionné pour une pluie centennale (notice hydraulique p 3). Il n'y aura aucun rejet au réseau pour les pluies d'occurrence égale ou inférieure.

Selon le dossier, le syndicat intégré assainissement et rivière de la région d'Enghien-les-Bains (SIARE), autorité concessionnaire, a « apporté un retour positif » sur les principes retenus de gestion des eaux pluviales à la parcelle (DLE, p. 59).

Le DLE présente de manière détaillée le système de gestion des eaux pluviales du lot A, qui :

- a été conçu sur la base d'un découpage de l'emprise du lot en 8 bassins versants, correspondant à des sections distinctes de toitures ou de voiries faisant partie du projet ;
- inclura notamment des espaces verts creux, des noues, des structures réservoir sous voirie, et des toitures terrasses ; ces ouvrages et équipements auront selon les cas des fonctions de collecte, d'infiltration, ou de rétention temporaire avant rejet vers d'autres ouvrages et équipements du lot. .

Le DLE sera actualisé « ultérieurement » pour le lot B (DLE, p.6).

Ni l'étude d'impact, ni le DLE, n'abordent la gestion des eaux pluviales des voies d'accès nord-ouest et sud envisagées à l'extérieur des lots A et B (cf. 2. Contexte et description du projet). Des compléments à l'étude d'impact doivent être apportés en fonction de l'intégration ou non de ces voies et des impacts cumulés éventuels de ces voies avec le projet sur les eaux pluviales.

de l'environnement.

La MRAe recommande de préciser :

- **le système de gestion des eaux pluviales du lot B (au stade du permis de construire du lot B), sur la base, le cas échéant, du dossier loi sur l'eau actualisé ;**
- **le système de gestion des eaux pluviales des nouvelles voies d'accès extérieures aux lots A et B, soit dans le cadre du projet, soit pour appréhender leurs impacts cumulés éventuels avec le projet.**

3.4. Pollution industrielle

Compte tenu des activités en cours d'achèvement qui étaient soumises à autorisation au titre de la réglementation relative aux ICPE, le site 3M est inscrit aux bases de données BASIAS¹¹ et BASOL¹². Six études de pollution (une étude historique et cinq études diagnostic) ont été réalisées entre 1999 et 2019.

Ces études ont notamment conclu à l'existence de pollutions à des degrés divers sur le site, dans :

- les sols (présence d'hydrocarbures et de méthanol) ;
- les gaz de sols (présence de composés organiques halogénés volatils (COHV), de naphthalène et d'hydrocarbures) ;
- les eaux souterraines (bruit de fond en COHV, probablement d'origine extérieure au site, selon l'étude d'impact).

Toutefois, les périmètres prospectés et les méthodologies mises en œuvre lors de ces études ne sont pas présentés. Les rapports d'études ne sont pas annexés au dossier, qui est globalement très peu illustré pour cette thématique (à l'exception d'une cartographie des sources de pollution du lot A - p.47).

Ainsi, il est difficile de donner un avis sur l'exhaustivité et la robustesse des diagnostics réalisés, d'apprécier l'étendue des pollutions identifiées sur le site et de vérifier si ces pollutions concernent ou non le lot B.

Des travaux de dépollution ont été réalisés en 2019 sur le lot A lors de la cessation partielle d'activité¹³. Des terres présentant des pollutions concentrées en hydrocarbures ont alors été excavées et des cuves enterrées ont été extraites des sols (p. 46 et 47). Les fouilles ont été remblayées par des matériaux inertes.

Un rapport de l'inspection des installations classées du 22 octobre 2019, communiqué à la MRAe par la DRIEE, indique que les objectifs de dépollution des sols ont été atteints, et que le site a été mis en sécurité, en vue de la réhabilitation du site pour un usage industriel.

Une évaluation des risques sanitaires datée du 2 décembre 2019 conclut à des risques sanitaires acceptables liés à l'inhalation de gaz du sol¹⁴ pour un usage d'entrepôt et de bureaux sur le lot A.

L'étude d'impact indique que « *les eaux pluviales infiltrées ne sont pas de nature à générer un impact sur les eaux souterraines* » (p. 97). Cette affirmation devra être justifiée par un état des lieux de la pollution des sols au droit du lot B (cf. supra).

Enfin, concernant les activités projetées, l'étude d'impact fait état d'une absence d'impact sur les sols et les eaux souterraines, les « activités et stockages ne présentant pas de risque particulier » (p. 93). Cette conclusion devra être démontrée dans l'étude d'impact actualisée qui sera jointe à la demande de permis de construire du lot B.

La MRAe recommande :

- **de décrire et illustrer sur l'emprise des lots A et B, les sources de pollutions identifiées extraites ou encore en place, ainsi que les périmètres prospectés lors des études réalisées et de compléter au besoin ces prospections ;**
- **d'annexer à l'étude d'impact les rapports des études ;**
- **de préciser les enjeux de pollution industrielle future au droit du lot B ;**
- **de préciser si l'état des sols est compatible avec le principe d'infiltration des eaux pluviales.**

¹¹Inventaire historique de Sites Industriels et Activités de Service.

¹²Base de données Basol sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

¹³Cf. 2. Contexte et description du projet.

¹⁴Pour certains composés en concentrations supérieures aux seuils de détection analytique : Benzène, Dichlorométhane, 1,1-Dichloroéthène, 1,1,1-Trichloroéthane, Trichloroéthylène, Tétrachloroéthylène, Tribromométhane (Bromoforme), Dibromochlorométhane, Ethylbenzène, o-Xylène, et m,p-Xylènes.

3.5. Biodiversité

Une visite de terrain a été réalisée fin septembre 2019, en vue d'effectuer des investigations des habitats naturels, de la faune et de la flore. Elle a consisté principalement en des recherches aléatoires et des observations opportunistes des espèces sur le terrain d'assiette du projet. De nouvelles investigations plus approfondies seront réalisées au printemps 2020.

Pour la MRAe, les investigations doivent être réalisées lors de périodes de l'année plus représentatives des cycles biologiques des espèces et porter également sur les abords des emprises industrielles des lots A et B et des voies projetées. En l'état, il n'est pas possible d'apprécier les enjeux du site pour la biodiversité.

Les prospections effectuées ont néanmoins permis d'identifier les principaux milieux suivants :

- les bâtiments de l'emprise industrielle (lots A et B) ;
- des espaces verts agrémentant l'espace entre les bâtiments et la voirie ;
- des pelouses herbacées semi-naturelles en périphérie des espaces industriels ;
- des ourlets forestiers plus ou moins colonisés par des plantes exotiques envahissantes ;
- des milieux boisés diversifiés (localisés notamment sur le terrain d'assiette, hors de l'emprise industrielle).

Bien qu'insuffisantes, ces prospections ont permis d'identifier quatre espèces protégées : deux espèces de chauves-souris quasi-menacées en Île-de-France (la pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*) et la pipistrelle de Nathusius (*Pipistrellus nathusii*), et deux espèces de reptiles (le lézard des murailles (*Podarcis muralis*) et le lézard vert (*Lacerta bilineata*).

Le projet (sauf pour la voirie sud) n'empiète pas sur la forêt en limitant son périmètre à l'emprise industrielle, ce qui respecte le PLU (espace boisé protégé). Il est toutefois susceptible d'impacts sur la biodiversité, notamment au niveau des espaces localisés en lisière et des nuisances liées à l'activité projetée.

L'étude d'impact doit être complétée pour appréhender les impacts des deux voies envisagées sur la biodiversité et le paysage soit dans le cadre du projet soit pour appréhender leurs impacts cumulés avec le projet

L'étude d'impact conclut à l'absence d'impact du projet sur les espèces protégées (cf. supra). Toutefois, il convient de justifier l'absence d'impact des travaux sur le lézard des murailles, que l'on pourrait retrouver selon l'étude d'impact dans des amas de pierre liés aux travaux de déconstruction.

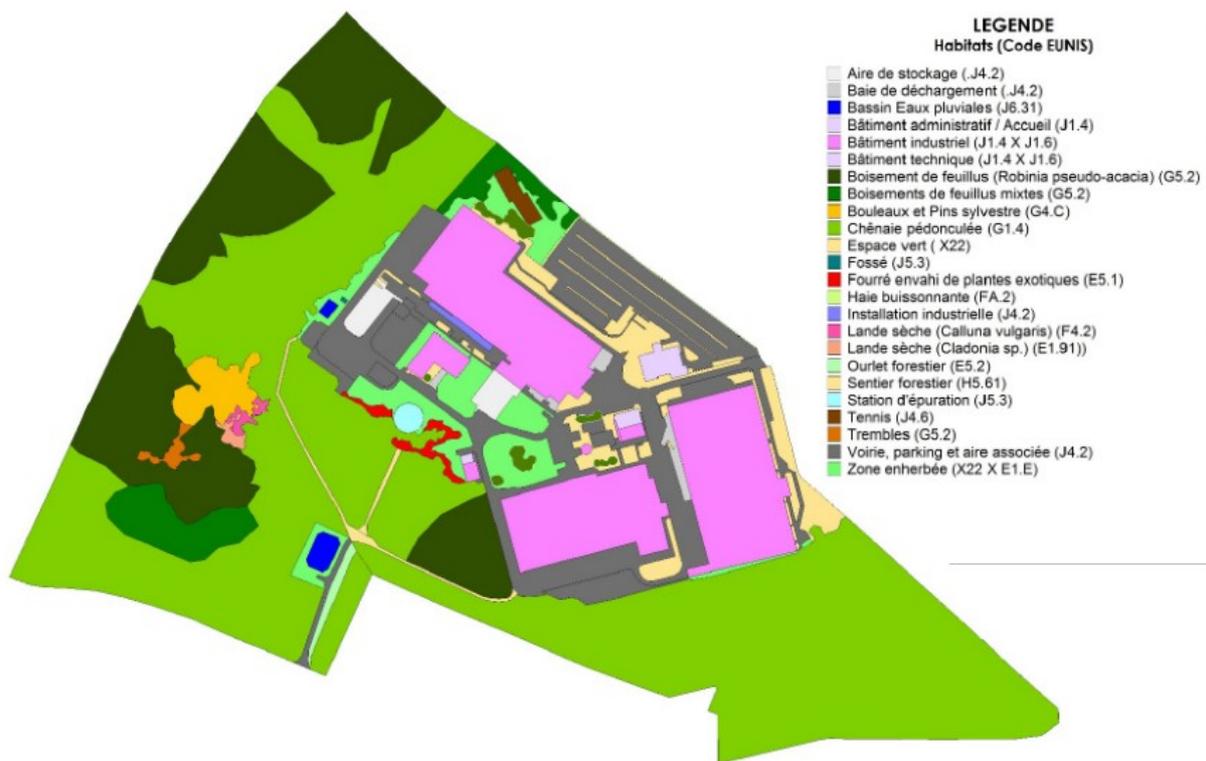


Illustration 8: habitats naturels du terrain d'assiette (étude d'impact)

La MRAe relève, de plus, que les chauves-souris et le lézard vert affectionnent les lisières de forêt. Si, sur le site, les ourlets forestiers sont colonisés par des plantes exotiques envahissantes, l'annexe biodiversité souligne néanmoins que ces habitats présentent un potentiel d'amélioration écologique¹⁵. L'étude d'impact doit donc préciser la description des espaces en pleine terre projetés au droit de la lisière forestière, et évaluer leur potentiel écologique pour les chauves-souris et le lézard vert.

Par ailleurs, l'étude d'impact ne prend pas suffisamment en compte le risque de propagation des espèces envahissantes identifiées sur le site. Il convient d'approfondir les mesures retenues à cet effet.

La MRAe recommande :

- **de compléter avant l'enquête publique, l'étude d'impact sur les impacts sur la biodiversité de la voie sud envisagée ;**
- **de présenter un état initial de la faune et de la flore approfondi, s'appuyant sur des investigations de terrain à des périodes de l'année représentatives des cycles biologiques des espèces ;**
- **de compléter, avant la mise à l'enquête du projet, en conséquence l'étude des impacts sur la biodiversité patrimoniale et ordinaire ;**
- **de justifier l'absence d'impact des travaux sur le lézard des murailles.**

3.6. Phase de travaux

La phase de travaux est traitée de manière succincte. Des mesures de prévention de la pollution des eaux sont présentées dans le dossier loi sur l'eau annexé à l'étude d'impact. Cependant, l'étude ne décrit pas les autres impacts de la phase de travaux, notamment ceux relatifs à la démolition de plusieurs bâtiments et à l'excavation de terres lors des terrassements. Or, ces différentes opérations pourraient être source de bruit et d'émissions de poussières, notamment auprès des riverains situés au nord-est du site. Les ouvriers travaillant sur le chantier pourraient se trouver en contact avec de l'amiante ou du plomb issus des bâtiments

¹⁵« Les ourlets forestiers sont des milieux pouvant présenter des associations végétales diversifiées favorables à l'accueil et/ou au nourrissage de petits mammifères (dont chauves-souris), de nombreux passereaux, de papillons diurnes et nocturnes d'intérêt patrimonial».

à démolir. Par ailleurs, il n'est pas précisé si les terres excavées seront réutilisées en remblais.

Pour la MRAe, le volume de déblais et de déchets de démolition à évacuer pourrait être significatif et présenter des enjeux, notamment en termes de gestion de la ressource en matériaux. Leur transport pourrait perturber la circulation routière sur la zone d'étude et générer également des pollutions (bruit, pollution de l'air).

La MRAe recommande d'approfondir l'étude des impacts de la phase de travaux, notamment lors des phases de démolition et de terrassements, et de présenter des mesures pour limiter ces impacts, notamment par une éventuelle réutilisation sur place des matériaux de terrassement et de démolition.

4. Justification du projet

La justification tant économique qu'environnementale et sanitaire du projet est très succincte. L'étude d'impact précise uniquement que le projet a pour objet de répondre aux besoins de stockage des acteurs industriels (p. 11).

Aucune solution de substitution n'a été envisagée (p. 99).

La MRAe rappelle que l'article L. 122-3 du code de l'environnement indique (paragraphe II – alinéa 2°-d) que l'étude d'impact comprend au minimum « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement ». Il s'agit donc d'un manquement.

Si cette situation de reconversion industrielle constitue un motif *a priori* légitime pour la localisation du projet, elle n'exonère pas de la nécessité de justifier des caractéristiques de l'opération tenant compte des sensibilités environnementales spécifiques du secteur concerné.

De plus, pour le MRAe, l'évaluation environnementale présentée n'est pas proportionnée aux enjeux environnementaux. Elle ne permet pas une appréciation suffisante de certains enjeux et impacts (biodiversité, émissions de gaz à effet de serre, évacuation des déblais, pollution industrielle, trafic routier, pollution sonore, et pollution de l'air). Par ailleurs, certaines mesures de réduction ne concernent qu'une partie du projet, notamment le lot A (gestion des eaux pluviales, pollution industrielle).

Le plan local d'urbanisme (PLU) de Beauchamp attribue un usage industriel au site : zone urbaine à vocation d'activités industrielles au titre du règlement, dont l'attractivité économique est à conforter au titre du PADD¹⁶. Toutefois, l'étude d'impact ne présente pas d'analyse détaillée de la compatibilité du projet avec le PLU. Cette analyse doit être réalisée par le service instructeur du permis de construire, mais il aurait été préférable que le maître d'ouvrage retranscrive sa propre réflexion dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande :

- ***d'approfondir la justification économique du projet ;***
- ***d'approfondir l'évaluation environnementale (cf. recommandation des autres chapitres) ;***
- ***de décrire et justifier la compatibilité du projet avec le PLU.***

¹⁶ Plan d'aménagement et de développement durable (PADD).

5. Résumé non technique, information, consultation et participation du public

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé non technique est concis et va à l'essentiel, ce qui est à souligner.

Toutefois, il gagnerait à être harmonisé avec l'étude d'impact sur les points suivants :

- préciser les surfaces caractéristiques du projet ;
- indiquer les échéances de livraison des lots A et B ;
- préciser dans la description du projet, que le lot B pourrait relever de la réglementation ICPE ;
- préciser que les travaux incluront une phase de démolition ;
- préciser l'historique des activités du site 3M et son inscription aux bases de données BASIAS et BASOL ;
- indiquer que le système de gestion des eaux pluviales du lot B reste encore à préciser, en lien avec une actualisation du dossier loi sur l'eau ;
- décrire les consommations énergétiques des bâtiments.

La MRAe recommande d'actualiser le résumé non technique sur les points susvisés, et d'y intégrer également les informations apportées en réponse aux autres recommandations du présent avis.

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

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

Pour la mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-Paul le Divenah', is written over a faint circular stamp.

Jean-Paul le Divenah