



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délégué
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur la construction de deux entrepôts au sein de l'extension du parc
d'activités « Le Haut des Près » à Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne)

N°MRAe 2021 – 1685
N°MRAe 2021 – 1690

SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur le projet d'extension de la zone d'activité « Le Haut des Prés » à Brie-Comte-Robert. Il est rendu dans le cadre de deux procédures de permis de construire (PC n° 77 053 21 00014) et (PC n° 77 053 21 00015), nécessaires pour la construction de deux « entrepôts », dénommés BCR5 et BCR6, faisant l'objet d'une même étude d'impact datée de mars 2021.

« L'entrepôt BCR5 » prévoit d'accueillir sur un site de 10.9 hectares un bâtiment d'activités de messagerie, un bâtiment d'activités logistiques, des aires d'évolution et de mise à quai des poids lourds (PL), des aires de stationnement PL et 180 places de stationnement pour véhicules légers.

« L'entrepôt BCR6 » prévoit quant à lui d'accueillir sur une parcelle de 4.37 hectares une activité de logistique dans un seul bâtiment, une aire d'évolution et de mise à quai des poids lourds (PL), du stationnement PL attenants et 100 places de stationnement pour véhicules légers.

Les deux « entrepôts » développent respectivement une surface de plancher de 23 172 m² et de 17 533 m².

« L'entrepôt BCR 5 » relève d'une évaluation environnementale systématique en raison du dépôt d'un permis de construire s'inscrivant dans le cadre de l'extension du parc d'activité, « L'entrepôt BCR 6 » relève en outre du régime de l'enregistrement au regard de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

La MRAe a décidé de n'émettre qu'un seul avis sur les deux permis de construire présentés, constituant un même projet d'extension du parc d'activité, au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Les deux « entrepôts » projetés viennent s'implanter dans le périmètre de l'extension du parc d'activités « le Haut des Prés » projet soumis à évaluation environnementale, qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe en janvier 2021 et d'un permis d'aménager délivré ayant fait l'objet d'une enquête publique du 12 avril au 12 mai 2021.

L'étude d'impact sur la base de laquelle la MRAe est saisie correspond à une version légèrement amendée de celle relative à l'extension de la zone d'activité ayant fait l'objet de l'avis de la MRAe en janvier 2021, les compléments d'information visant à apporter des réponses aux recommandations de la MRAe dans son avis de janvier 2021.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux sont :

- La pollution de sols, la gestion des eaux pluviales et l'imperméabilisation,
- L'insertion paysagère,
- La compensation en matière agricole,
- La préservation des continuités écologiques et de la biodiversité,
- Les déplacements, l'effet de serre, la qualité de l'air et le bruit généré.

Après avoir pris connaissance des éléments nouveaux sur le projet apportés dans le cadre de la présente saisine, la MRAe a formulé les principales recommandations suivantes :

- de justifier en matière paysagère l'orientation des bâtiments et des aménagements au regard de la forme urbaine d'ensemble du parc d'activités « Les Hauts des Prés » et de ses abords, d'apporter des précisions sur l'insertion des deux opérations à différentes échelles et à partir de différents points de vue significatifs ;
- de préciser dans l'étude d'impact les surfaces des zones imperméabilisées ainsi que les dispositifs de gestion de l'eau prévus et de présenter les résultats de l'étude sur la réutilisation des eaux pluviales des toitures ;
- de présenter des mesures pour éviter, réduire, et à défaut compenser la perte d'habitat subie par l'alouette des champs et la bergeronnette printanière ;
- d'estimer les émissions de polluants atmosphérique et de gaz à effet de serre et les nuisances sonores pour les riverains en s'appuyant sur les hypothèses de trafic consolidées ;

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

PRÉAMBULE

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1er ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu les arrêtés du 11 août et du 6 octobre 2020 et du 11 mars 2021 portant nomination de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable d'une part et l'arrêté du 24 août 2020 portant nomination du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Vu le règlement intérieur de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France adopté le 19 novembre 2020 et publié au bulletin officiel du ministère de la transition écologique le 1^{er} décembre 2020 ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 25 mars 2021 déléguant à Philippe Schmit la compétence à statuer sur le présent dossier ;

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 26 mars 2021.

Sur la base des travaux préparatoires pôle d'appui de la DRIEAT à la MRAe, sur le rapport de Ruth Marques, coordonnatrice, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

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.

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

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

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

Table des matières

1. L'évaluation environnementale.....	5
2. Contexte et présentation du projet.....	5
3. Périmètre du projet et qualité de l'étude d'impact.....	7
4. Principaux enjeux environnementaux et analyse des compléments apportés à l'avis de la MRAe de janvier 2021.....	8
4.2 La pollution de sols, la gestion des eaux pluviales et l'imperméabilisation.....	9
4.2 L'insertion paysagère du projet à différentes échelles.....	9
4.3 La compensation en matière agricole.....	11
4.4 La préservation des continuités écologiques et de la biodiversité.....	12
4.5 Les déplacements, l'effet de serre, la qualité de l'air et le bruit.....	12
5. La justification du projet au regard des variantes étudiées.....	14
6. Information, consultation et participation du public.....	14

AVIS DÉTAILLÉ

1. L'évaluation environnementale

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

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

La construction de deux « entrepôts », dénommés BCR5 et BCR6, objets de la présente saisine, se développe dans l'extension de la zone d'activité « Le Haut des Près » à Brie-Comte-Robert

Ce projet d'extension, de par ses caractéristiques, est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, notamment au titre de la rubrique 39° du tableau annexé à cet article¹.

Dans le cadre du permis d'aménager nécessaire à la réalisation de cette extension, la MRAe a rendu un premier avis sur ce projet, en date du 14 janvier 2021².

Dans le cadre des permis de construire nécessaires à la réalisation des « entrepôts » BCR5 et BCR6, la MRAe est saisie sur la base d'une seule et même étude d'impact, datée de mars 2021 et présentée à l'appui de chacun des deux permis de construire.

Dans ces conditions, la MRAe a décidé de rendre un nouvel avis portant sur l'extension de la zone d'activité « Le Haut des Près » y compris les deux « entrepôts » projetés, avis qui devra être inséré dans les deux dossiers de permis de construire soumis à la consultation du public.

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

Le présent avis est émis à la demande du maire de Brie-Comte-Robert, dans la cadre de deux demandes de permis de construire.

À l'issue de la phase de consultation du public, 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 présentation du projet

Les deux « entrepôts », dénommés BCR5 et BCR6, sont projetés dans le cadre de l'extension de la zone d'activité « Le Haut des Près » à Brie-Comte-Robert.

¹ En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumises à évaluation environnementale, les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha

² http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210114_mrae_avis_delibere_projet_d_extension_du_parc_d_activites_brie-comte-robert_77_.pdf

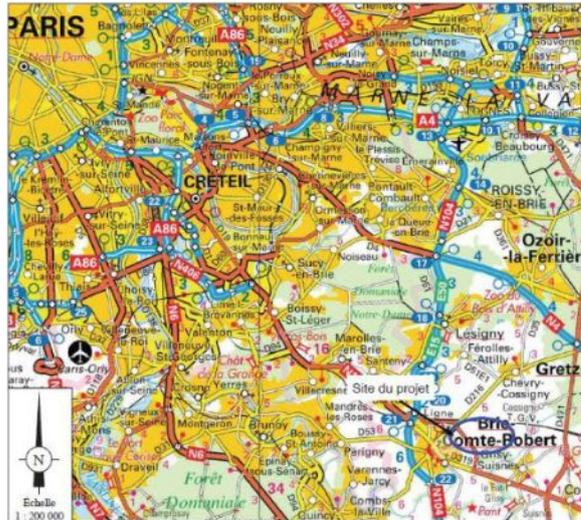


Illustration 1 : Plan de situation (Source : étude d'impact, page 161)

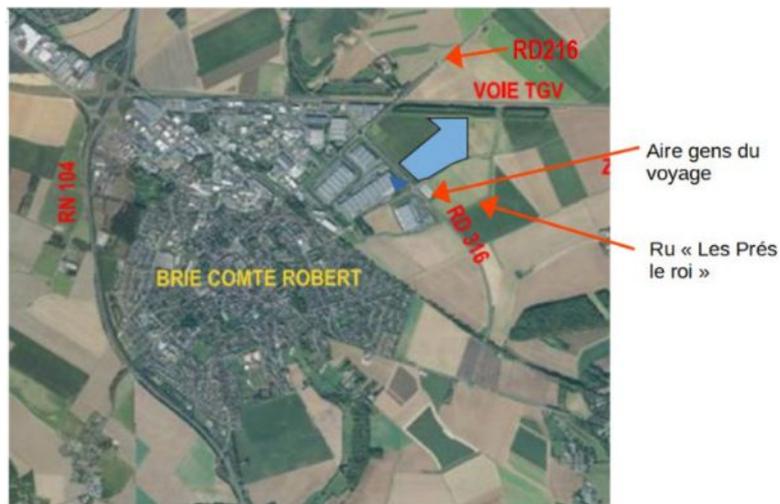


Illustration 2 : Localisation du parc d'activités (Source : étude d'impact, page 161)

Le projet d'extension du parc d'activités « Le Haut des Prés » est prévu sur environ 16 hectares (ha) de terres agricoles en continuité du parc d'activité existant, créé en 2016.



Illustration 3 : Plan d'aménagement du parc d'activités (Source : étude d'impact, page 161)

Avis de la MRAe Île-de-France en date du 14/05/2021

sur le projet d'extension de la zone d'activité « Le Haut des Prés » à Brie-Comte-Robert – N°2021-1685 et 1690

C'est dans ce contexte d'extension du parc d'activités « Le Haut des Prés » que la MRAe est à nouveau saisie, dans le cadre des deux demandes de permis de construire nécessaires aux entrepôts projetés sur les lots 1 et 2.

Le permis relatif au lot 1 concerne l'« entrepôt » dit « BCR5 », qui a pour objet l'accueil d'activités de messagerie et de logistique. Cet « entrepôt » comprend un bâtiment d'activités de messagerie ainsi que ses locaux associés et un bâtiment d'activités logistiques, auquel est accolé une chaufferie. À l'intérieur du terrain, plusieurs aires de stationnement destinées aux poids lourds (PL) (200 places de stationnement à quai, ainsi que 75 places dans les zones d'attente et de stationnement), et aux véhicules légers du personnel (180 places), sont prévues.



Illustration

Illustration 4 : Visuel de « l'entrepôt BCR5 » (Source permis de construire)

Sur le lot 2 de 4.37 hectares, « l'entrepôt BCR6 » prévoit d'accueillir une activité de logistique, au sein d'un unique bâtiment, assorti d'une aire d'évolution et de mise à quai des PL, du stationnement PL attenant et 100 places de stationnement pour véhicules légers).

« L'entrepôt BCR 6 » relève du régime de l'enregistrement et de la déclaration au regard de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

3. Périmètre du projet et qualité de l'étude d'impact

La MRAe considère que les deux permis de construire présentés ayant trait au même projet d'extension du parc d'activité, constituent un seul projet au sens de 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.

Dans le cadre des permis de construire nécessaires à la réalisation des « entrepôts » BCR5 et BCR6, la MRAe a été effectivement saisie sur la base d'une seule et même étude d'impact, datée de mars 2021.

L'étude d'impact présentée est celle ayant précédemment donné lieu à l'avis de la MRAe relatif au permis d'aménager, datée de janvier 2021, avec des compléments datés de mars 2020 issu du mémoire en réponse à l'avis (non joint au dossier). Ces compléments visent à apporter des réponses à des recommandations de la MRAe émises à propos du permis d'aménager. Il n'a pas été possible à la MRAe d'y trouver de référence aux dossiers de permis de construire. Les deux opérations présentes ne sont pas décrites avec une précision suffisante dans l'étude d'impact présentée à l'appui des permis de construire. Pour comprendre le présent projet, il est nécessaire de se référer aux pièces des dossiers de permis de construire pour accéder à nombre d'informations utiles. Le contenu de l'étude d'impact ne paraît pas avoir été actualisé pour tenir compte de l'évolution du projet tel qu'il est désormais traduit dans les demandes de permis de construire. À titre d'exemple, un seul des deux bâtiments du BCR5 est représenté dans les plans inclus dans l'étude d'impact.



Illustration 5 : Le même lot à gauche dans l'étude d'impact et à droite dans le permis de construire

La synthèse entre les différentes pièces s'avère de ce fait un exercice ardu, d'autant que l'étude d'impact ne présente aucun plan précis de l'ensemble des deux opérations, qui sont en outre présentées dans les demandes de permis avec des orientations différentes. L'étude d'impact ne comporte aucun visuel permettant d'appréhender l'opération prévue sur le lot 2. Elle indique page 210 qu'« *au moment de la rédaction de l'étude d'impact et du mémoire en réponse, la forme des bâtiments qui s'implanteront sur les 2 lots créés par l'extension du parc d'activité n'est pas connue précisément* ».

La MRAe considère donc indispensable de compléter, en vue de sa présentation au public, l'étude d'impact par les éléments nécessaires à une bonne compréhension des deux opérations constitutives du projet d'extension.

La MRAe recommande d'ajouter à l'étude d'impact produite à l'appui des demandes de permis de construire de chacune des deux opérations constitutives du projet d'extension du parc d'activités, un chapitre dédié à la présentation actualisée des caractéristiques de ce projet d'extension (destination, emprises au sol, longueur, hauteur des bâtis, surfaces imperméabilisées, stationnements, complété par des visuels présentant conjointement les deux opérations...).

4. Principaux enjeux environnementaux et analyse des compléments apportés à l'avis de la MRAe de janvier 2021

Comme cela a été rappelé précédemment, la MRAe a été amenée à se prononcer sur l'étude d'impact du projet d'extension du parc d'activités en janvier 2021 dans le cadre du permis d'aménager nécessaire à ce projet (avis ci-annexé) et a émis une série de recommandations.

Dans le présent avis, la MRAe analysera donc les compléments apportés à l'étude d'impact relative au permis d'aménager, tout en faisant état d'éléments présentés dans les documents relatifs aux deux permis de construire, devant figurer dans l'étude d'impact actualisée.

Les points relevés correspondant aux principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet :

- La pollution de sols, la gestion des eaux pluviales et l'imperméabilisation,

- L'insertion paysagère,
- La compensation en matière agricole,
- La préservation des continuités écologiques et de la biodiversité,
- Les déplacements, l'effet de serre, la qualité de l'air et le bruit généré.

Chacun d'entre eux fait l'objet ci-après d'un paragraphe dédié.

4.2 La pollution de sols, la gestion des eaux pluviales et l'imperméabilisation

Suite à la recommandation de la MRAe dans son avis de janvier 2021 de présenter une étude de pollution des sols portant sur l'ensemble du site d'étude, des analyses complémentaires, s'appuyant sur des sondages in situ, ont été conduites en février 2021. Les résultats de ces sondages ne révèlent pas de contamination.

Par ailleurs, en réponse à la recommandation visant à s'assurer qu'une gestion des eaux pluviales à la parcelle (avec débit de rejet régulé) était possible, des essais de perméabilité complémentaires ont été réalisés et ont mis en avant une conductivité hydraulique du site « bonne à moyenne » (page 32). L'étude d'impact indique donc qu'une gestion des eaux pluviales à la parcelle (après traitement des eaux potentiellement souillées, telle que les eaux de voiries³) est possible avec débit de rejet régulé.

Le résumé non technique (RNT) du BCR5 indique à cet égard en page 14 : « *Compte tenu de l'importance qu'elles représentent en volume, les eaux de toitures seront collectées séparément et il sera étudié la possibilité de les réutiliser pour l'arrosage des espaces verts. Les eaux pluviales de voirie transiteront par un bassin équipé d'un séparateur à hydrocarbures avant de rejoindre des noues d'infiltration* ».

Ce RNT ajoute : « *La mise en place de solutions intégrées à la composition du plan masse (noues, tranchées drainantes/infiltrantes, toitures végétalisées, filtres plantés, etc.) permet de combiner gestion des eaux pluviales, valorisation paysagère, biodiversité et lutte contre les îlots de chaleur urbain* ». Or il n'a pas été possible à la MRAe d'identifier ces éléments dans les plans présentés, et l'annexe paysagère fournie n'en fait pas état. Aucune information n'a par ailleurs été trouvée sur une éventuelle végétalisation des places de stationnement n'a été trouvée pour cette opération.

La notice du BCR6 indique en page 3 : « *Le projet s'inscrivant sur une parcelle de 43 751 m² se doit de réserver au moins 20% d'espaces verts de pleine terre. Les espaces verts représentent 11078 m² (soit plus de 25%). De surcroît, une attention à la perméabilisation a conduit le projet à couvrir 1060 m² de toiture avec une végétalisation, et 1204m² d'aire de stationnement VL en système type écovégétal végétalisé, non comptabilisés dans le calcul. Il fait état en page 6 d'« une noue abondamment plantée le long de la clôture nord et de haies bocagères sur toutes les autres périphéries » et d'« une noue abondamment plantée le long de la clôture nord ».*

La MRAe observe que ces éléments auraient dû figurer dans l'étude d'impact et ajoute enfin que les dispositifs envisagés dans ces deux opérations voisines gagneraient sans doute à être considérés dans leur ensemble.

La MRAe recommande de :

- **préciser dans l'étude d'impact les surfaces des zones imperméabilisées, ainsi que les dispositifs de gestion de l'eau prévus, en localisant et décrivant les éléments dont il est fait état dans le résumé non technique ;**
- **présenter les résultats de l'étude sur la réutilisation des eaux pluviales des toitures pour l'arrosage des espaces verts dans les deux opérations.**

4.2 L'insertion paysagère du projet à différentes échelles

Dans son avis de janvier 2021, la MRAe recommandait d'apporter des précisions sur l'insertion paysagère du projet à différentes échelles, notamment par des vues à partir de différents points significatifs montrant la silhouette des bâtiments et les aménagements de surfaces.

En réponse, l'étude d'impact indique en page 212 que le parc d'activités Le Haut des Prés « *s'insère dans un secteur d'activité situé en limite d'urbanisation* » et « *a pour vocation d'accueillir de nouvelles activités logistiques et artisanales, dans le respect du développement durable. Les impacts à attendre sur le paysage*

³ Des vannes d'isolement sont prévues sur les bassins de rétention pour stocker toute éventuelle pollution en cas d'incident

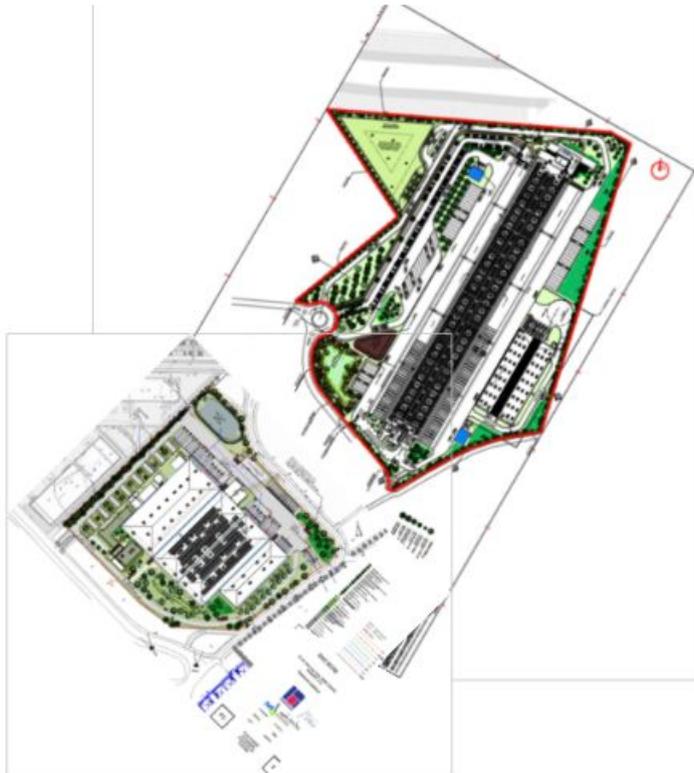


Illustration 6 : Montage par la MRAe des plans issus des deux permis de construire positionnés, l'un vis à vis de l'autre, par rapport à la même voie située au centre de l'image.

dans le cadre de l'extension du parc d'activité concernant donc essentiellement l'apparition de bâtiments d'entrepôts et d'artisanat. Aucun site paysager d'intérêt, ou relief particulier n'est situé aux abords du projet. Le projet vient augmenter l'emprise des zones urbanisées à vocation tertiaire, sans toutefois engendrer un impact important sur le paysage. »

La MRAe observe à cet égard que l'insertion paysagère de bâtiments d'entrepôt peut être plus ou moins réussie selon le parti retenu et le soin qui y est apporté. Le choix d'orientation des bâtiments et des aménagements se doit d'être justifié au regard de la forme urbaine d'ensemble du parc d'activités et de ces abords, notamment pour éviter un effet de désordre visuel.

D'après un montage effectué par la MRAe, l'implantation du BR5 apparaît légèrement décalée par rapport à celle du BCR6, semblant avoir été guidée par la seule recherche de la plus grande longueur possible du bâtiment au regard de la forme de la parcelle. En outre, la conception des aménagements paysagers est contrainte de s'adapter aux formes aléatoires des vides périphériques résiduels générés par cette insertion compliquée (cf figure 6).

La MRAe observe à cet égard que si l'orientation du bâtiment BCR6 procède d'un alignement sur la rue Clément Ader, celle du bâtiment BCR5 semble avoir été guidée par la seule recherche de la plus grande longueur possible du bâtiment au regard de la forme de la parcelle (seule une implantation « en travers » permet ici de contenir ce long bâtiment).

S'agissant de l'impact paysager des deux opérations, la MRAe rappelle la très grande dimension des bâtiments projetés : d'après le plan de toiture du BCR5, le bâtiment a une longueur totale d'un peu plus de 400 mètres cette opération présente une surface totale de toiture de 24 412m²

La notice du permis de construire du BCR5 indique en page 6 : « *La périphérie du site est sécurisée par une clôture grillagée de type panneaux rigides en mailles soudées (200 x 500 mm) de teinte RAL 7016 (Gris foncé). Sur voiries publiques, la clôture est disposée sur un muret maçonné. Les accès véhicules sont fermés par portails coulissants de hauteur et teinte identique à la clôture périphérique* », or ces éléments ne sont pas représentés dans les visuels joints au dossier.

L'étude d'impact doit permettre d'apprécier l'impact visuel de chaque opération, tout comme celle du projet d'ensemble, en présentant notamment des vues depuis la route départementale 316 (D316) pour les deux opérations.

La MRAe constate que ces éléments font défaut dans les présentes études d'impact et qu'il faut se référer aux autres pièces du dossier pour obtenir quelques précisions.

En tout état de cause, les insertions visuelles proposées dans le dossier sont insuffisantes pour pouvoir évaluer correctement l'impact du projet sur le paysage. Il manque notamment des points de vue à hauteur d'homme depuis l'extérieur du site pour évaluer les incidences du projet, le détail et l'adéquation des mesures proposées, en particulier depuis les rues de desserte et aux contacts de l'espace agricole (Cf. le rôle des plantations envisagées).

La MRAe remarque dans la partie en pointe du terrain du BCR5, une aire triangulaire présentée dans le plan comme un « *stockage potentiel de terre* » d'une hauteur maximale de 3 mètres, sans que cet élément ne soit compréhensible dans l'étude d'impact.



Illustration 6 : À gauche, extrait du plan des espaces verts et à droite : extrait de la « vue générale nord-est »⁴

La MRAe note que l'étude d'impact précise en page 212 qu'« *au moment de [sa] rédaction en 2020 et du mémoire en réponse, la forme des bâtiments n'était pas connue précisément et que, dans le cadre du dépôt des permis de construire des bâtiments s'implantant au niveau de la zone d'extension, une mise à jour de l'étude d'impact sera nécessaire afin de présenter plus précisément les bâtiments et leurs volumes et d'intégrer des photomontages et autres visuels permettant de mieux appréhender l'impact paysager de ces bâtiments. Cette mise à jour comprendra notamment une présentation des bâtiments et de leurs volumes, ainsi que celle des systèmes de clôtures prévues. Des photomontages - visuels des bâtiments seront présents dans la mise à jour de l'étude d'impact et permettront de mieux appréhender l'impact paysager de ces bâtiments* ».

Cette mise à jour annoncée n'a pas été effectuée

La MRAe recommande :

- de justifier l'orientation des bâtiments et des aménagements au regard de la forme urbaine d'ensemble du parc d'activités « *Les Hauts des Prés* » et de ses abords ;
- d'apporter dès à présent des précisions sur l'insertion paysagère des deux opérations à différentes échelles : celle de la rue et des abords, en montrant les effets des clôtures, des façades des bâtiments et aménagements de surface sur l'espace public qui les borde, ainsi que celle plus vaste, à partir différents points de vue significatifs, notamment depuis la D316 et depuis les espaces agricoles ;
- de proposer si nécessaire des mesures correctives au regard des constats dressés.

4.3 La compensation en matière agricole

Dans son avis de janvier 2021, la MRAe recommandait de joindre au dossier l'étude préalable les éléments relatifs aux compensations agricoles compte tenu des impacts du projet sur l'activité agricole.

En page 214 de l'étude d'impact, il est indiqué qu'une étude préalable de compensation agricole est en cours de réalisation, et que « *cette étude, ainsi que le passage en CDPENAF, sont des procédures distinctes du dossier de permis de construire* », ajoutant qu'une telle étude s'inscrit dans le temps long. L'étude d'impact indique qu'elle « *s'attachera à proposer des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation agricole collective afin de prendre en compte l'ensemble de ces impacts sur l'économie agricole locale* ».

Pour la MRAe, ces éléments annoncés doivent être produits.

4 Cf. documents : à gauche « 1710 Panhard -BRIE BCR5_Messagerie PC2a_A0+ », à droite « 1710 Panhard BRIE BCR5_Messagerie PC6 fusionné »

Elle note que l'étude d'impact ajoute à la même page (214) : « Vous trouverez cependant ci-joint l'étude dans son état d'avancement, présentant l'état initial et les impacts du projet sur l'économie agricole ». Or la MRAe observe que cette étude fait défaut dans le dossier qui lui a été soumis.

La MRAe recommande de produire lors de la consultation du public, l'étude préalable de compensation agricole et l'avis de la Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF).

4.4 La préservation des continuités écologiques et de la biodiversité

Dans son avis de janvier 2021, la MRAe recommandait que les mesures définies pour préserver la continuité locale de la sous-trame bleue identifiée au SRCE constituée par le ru des Prés le Roi et pour protéger la faune, notamment les espèces protégées, avant et durant les travaux, soient précisées et fassent l'objet d'un engagement du maître d'ouvrage, ainsi que de la mise en œuvre des mesures de suivi nécessaires. p.210

En réponse, l'étude d'impact rappelle page 210, d'une part, que selon l'étude écologique réalisée par Ecosphère en juillet 2020 la continuité écologique constituée par le ru des Prés le Roi n'intercepte pas le site (à 250 m), et, d'autre part, que « le projet prévoit l'aménagement d'espaces verts plantés (bosquets, alignement d'arbres) qui pourront contribuer à une mosaïque d'habitats locale ». Elle conclut que l'impact négatif des deux opérations sur les continuités écologiques apparaît « faible ».

Enfin, il est indiqué qu'un écologue pourra être missionné en phase chantier afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre de ces mesures.

Il est important pour la MRAe que le maître d'ouvrage veille à ce que les mesures prévues dans l'étude écologique et reprises dans l'étude d'impact soient respectées.

Par ailleurs, l'étude d'impact mentionne p 65 la présence de deux espèces d'oiseaux nichant sur le site, l'Alouette des champs considérée comme vulnérable et la Bergeronnette printanière considérée comme quasi menacée. Or, la même étude, page 206, ne présente pas de mesures pour éviter, réduire, et à défaut compenser à la perte d'habitat des espèces et plus particulièrement à la Bergeronnette printanière qui est une espèce protégée.

La MRAe recommande de présenter des mesures pour éviter, réduire, et à défaut compenser la perte d'habitat subie par l'alouette des champs et la bergeronnette printanière.

4.5 Les déplacements, l'effet de serre, la qualité de l'air et le bruit

Dans son avis de janvier de 2021, la MRAe recommandait de mieux caractériser les impacts du projet sur les déplacements, et en particulier de détailler la méthodologie employée pour la réalisation de l'étude de trafic et de préciser la date à laquelle ont été réalisés les comptages.

En réponse, l'étude d'impact rappelle page 101 que la rédaction de l'étude de circulation et d'accessibilité s'est effectuée entre mai 2020 et juillet 2020, à une période où le contexte sanitaire empêchait la réalisation d'enquêtes représentatives des conditions de circulation habituelles. En alternative à la réalisation d'enquêtes, le bureau d'études CDVIA a donc utilisé des comptages issus de différentes enquêtes réalisées entre février 2015 et octobre 2019. En fonction de la date de réalisation des enquêtes, celles-ci n'intégraient pas forcément les mêmes hypothèses de réseau et/ou de projets (en particulier pour la ZAC Haut des Prés Sud sur la RD316) et les flux ont donc été retravaillés pour reconstruire une situation de référence équivalente à la situation avant Covid (fin 2019-début 2020), sans autre précision sur la méthode employée .

Pour la MRAe, la méthode employée reste donc à préciser .

La MRAe recommandait en outre de préciser les mesures prises pour favoriser l'utilisation de modes actifs. En réponse, il est rappelé en page 216 que « des aménagements des pistes cyclables sont bien prévus par l'aménageur (sur leurs lots respectifs en y intégrant également des places de stationnement pour les vélos) et ces aménagements s'intégreront bien dans le schéma directeur des pistes cyclables que la CA et/ou le Département ont déjà anticipé le long de la RD316 (en rabattement vers la RD216) afin de favoriser ce type de déplacement. Cela étant, compte tenu de la physionomie de la zone étudiée, les hypothèses de génération retenues ne prennent pas en compte une forte évolution de ce mode de déplacement (pour les déplacements domicile-travail) . En outre chaque lot accueille des places de stationnement pour les vélos ». La MRAe note que l'étude d'impact ne détaille pas le nombre de places prévu, pas plus que leur localisation par rapport aux accès.

Dans son avis de janvier 2021, la MRAe recommandait par ailleurs de développer l'analyse de l'impact du projet sur l'effet de serre, incluant celui du trafic de poids lourds induit par les entrepôts et sur la qualité de l'air.

En réponse, l'étude d'impact explique en page 224 que « *le projet n'aura pas d'impact significatif sur le climat planétaire. Il ne produira pas de composés halogènes (brome, chlore) susceptibles de provoquer la diminution de la couche d'ozone stratosphérique* ». Elle reconnaît toutefois que « *les activités du site seront néanmoins sources de pollution atmosphérique : les véhicules et poids lourds liés aux futures activités du site produiront divers gaz à effet de serre (CO, CO₂, COV, N₂O, etc.)* ». En revanche, ces émissions ne sont toujours pas quantifiées aux motifs que les caractéristiques des activités s'implantant sur la zone ne sont pas suffisamment connues et l'étude ajoute que « *ces émissions de polluants seront néanmoins négligeables à grande échelle vis-à-vis du réchauffement climatique causé par les gaz à effets de serre* »

A propos de la recommandation de la MRAe relative à l'aire d'accueil des gens du voyage située aux abords directs du projet, l'étude d'impact ajoute : « *Les populations concernées dans le cadre du projet sont situées au niveau des nouvelles voiries aménagées : il s'agit exclusivement de l'aire des gens du voyage présente à quelques mètres au Sud* ». (...) « *L'état initial a permis de définir que la qualité de l'air au droit du site est globalement bonne. En effet, la pollution est considérée comme faible à très faible pendant 80% du temps sur la commune, seuls les axes routiers majeurs (RD216 et RN104) dépassent les objectifs de qualité* ». L'étude d'impact conclut que « *globalement, le projet aura une légère influence sur la qualité de l'air dans une zone restreinte et conclut ainsi : « Les mesures R16 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules et R17 – Réduire les émissions de gaz à effet de serre des chaudières, participeront à réduire l'impact du projet sur la qualité de l'air liée au trafic routier. Parallèlement, la présence du végétal au sein du projet, constitue une mesure en faveur de la diminution des concentrations en polluants particulaire* ».

La MRAe observe de son côté que les activités du site génèrent des flux routiers importants⁵, sources de pollution atmosphérique⁶ et de gaz à effet de serre.

Dans son avis de janvier de 2021, la MRAe recommandait enfin de mieux caractériser l'augmentation des niveaux sonores liée aux nouvelles activités qui s'installeront sur le parc d'activités (projets en cours et extension prévue) par rapport à l'aire d'accueil des gens du voyage jouxtant le projet et aux maisons les plus proches.

Les compléments apportés par l'étude d'impact en page 222 se limitent à mentionner que les bâtiments et les activités qui y seront présentes (stockage) n'induiront pas une nouvelle source de bruit directe et que la source de bruit occasionnée est indirecte, liée au trafic généré par ces activités logistiques.

Sur cette base, il est conclu que le projet n'aura pas un impact significativement fort sur l'aire d'accueil des gens du voyage, aux motifs qu'elle s'insère dans un environnement déjà particulièrement bruyant et qu'il n'induirait pas d'impacts sonores sur les habitations existantes.

Pour la MRAe, cet argumentaire est insuffisant.

La MRAe recommande :

- **d'expliquer dans l'étude d'impact les mesures prises pour favoriser l'utilisation de modes actifs par le personnel des entrepôts : nombre et localisation des stationnements vélos ;**
- **d'estimer les émissions de polluants atmosphérique et de gaz à effet de serre et les nuisances sonores pour les riverains en s'appuyant sur les hypothèses de trafic consolidées.**

5 Le projet prévoit (Cf. p. 216) la génération de 920 mouvements par jour, dont 400 mouvements de véhicules légers (VL) et de 520 mouvements de poids-lourds (PL), ce qui représente 80 mouvements de VL par heure et 50 mouvements de PL par heure en heure de pointe.

6 La MRAe rappelle que la liste des polluants à étudier dans le cadre des études air et santé est rappelée dans le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) du 22/02/2019 ;

5. La justification du projet au regard des variantes étudiées

Dans son avis de janvier 2021, la MRAe recommandait de présenter dans l'étude d'impact les caractéristiques des différents sites envisagés pour l'implantation du projet et de préciser comment le critère de desserte multimodale a été pris en compte dans le choix retenu.

La MRAe constate que les éléments nouvellement apportés ont pour objet de justifier le choix du parc d'activités « Les Hauts des Prés » pour implanter les deux opérations : il s'agit selon l'étude d'impact de la bonne accessibilité routière du site, de la topographie du site, d'une réponse aux besoins locaux d'emplois, d'un aménagement fruit d'une concertation.

La MRAe note donc qu'aucune autre hypothèse d'implantation ne paraît avoir été envisagée.

6. Information, consultation et participation du public

La MRAe constate que le résumé non technique, pièce essentielle pour sonner au public une vision synthétique du projet, des enjeux du territoire susceptibles d'être impactés et des mesures associées sur toutes les thématiques, n'est joint qu'au dossier de permis de construire de « l'entrepôt » BCR5.

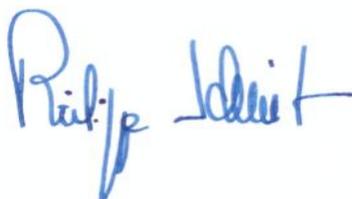
La MRAe recommande d'intégrer au résumé non technique les compléments apportés à l'étude d'impact à la suite du présent avis et de joindre ce résumé non technique au dossier de chacune des deux procédures (BCR5 et BCR6), mis à la consultation du public.

La MRAe rappelle que le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public sur ces 2 projets.

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

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

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



Philippe Schmit