



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-
de-France sur le projet d'entrepôt logistique de la société
Goodman France situé dans la zone d'activités de la
Barogne à Moussy-le-Neuf (77)

N°MRAe 2021-1737
en date du 3/11/2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un entrepôt logistique à Moussy-le-Neuf (77), porté par la société Goodman France, et sur son étude d'impact datée de juillet 2021. Il est émis dans le cadre des procédures d'autorisation environnementale (au titre des installations classées pour la protection de l'environnement – ICPE) et de permis de construire.

Le projet est situé sur un terrain de 14 hectares dans la zone d'activités économiques (ZAE) de la Barogne à Moussy-le-Neuf, et plus précisément sur l'un des deux lots de l'extension projetée de cette ZAE. Il consiste en la construction d'un bâtiment à usage d'entrepôt d'une surface de plancher de 61 819 m², divisé en dix cellules de stockage. Les produits stockés dans l'établissement seront des produits de consommation courante.

Le projet d'extension de la ZAE de la Barogne fait également l'objet d'un avis de la MRAe émis à la même date que le présent avis (avis n° 2021-1722 en date du 3 novembre 2021).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour le projet d'entrepôt logistique concernent : la consommation d'espaces agricoles, le paysage, la gestion de l'eau, les déplacements et pollutions associées (bruit, air), l'énergie et le changement climatique, les risques industriels.

Sur la forme, la qualité de l'étude d'impact est globalement satisfaisante. Sur le fond, les enjeux liés au paysage ont été insuffisamment étudiés et les enjeux concernant la consommation d'espaces non artificialisés n'ont pas été identifiés. Les mesures pour réduire les impacts liés à la consommation d'espaces agricoles, les impacts paysagers et les déplacements routiers devront être approfondies. La MRAe constate que l'insuffisance de la démarche d'évaluation environnementale menée à l'échelle de la ZAE, en amont des autorisations nécessaires pour les constructions dans la zone, pénalise également l'évaluation environnementale menée à l'échelle des entrepôts.

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

- justifier le projet d'entrepôt au regard de solutions alternatives permettant de consommer moins d'espaces non artificialisés ou de favoriser l'utilisation des transports en commun ;
- étudier les impacts du projet d'entrepôt logistique sur la consommation d'espaces agricoles et mettre en place des mesures pour réduire les impacts induits par cette consommation ;
- approfondir l'analyse des impacts paysagers du projet, préciser les mesures d'insertion paysagère qui seront mises en place et présenter plus de visualisations du projet, pour permettre d'appréhender l'impact visuel du projet depuis les différents points d'où il sera perçu ;
- compléter l'étude d'impact par une analyse de la répartition modale des déplacements induits par le projet et des stratégies mises en œuvre pour réduire les déplacements motorisés ;
- évaluer les nuisances sonores induites par le trafic généré par le projet pour les habitations de Vémars situées le long de la RD26 ;
- réaliser un bilan carbone global du projet.

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

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet.....	6
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	10
3.1. Consommation d'espaces agricoles.....	10
3.2. Paysage.....	11
3.3. Gestion de l'eau.....	12
3.4. Déplacements et pollutions associées.....	13
3.5. Énergie et changement climatique.....	15
3.6. Risques industriels.....	15
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	16
ANNEXE.....	17
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	18

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie pour rendre un avis sur le projet de construction d'un entrepôt logistique porté par la société Goodman France, au sein de la zone d'activités économiques (ZAE) de la Barogne à Moussy-le-Neuf (Seine-et-Marne), et sur son étude d'impact datée de juillet 2021¹.

Le présent avis est rendu à la demande :

- du préfet de Seine-et-Marne (représenté par l'unité départementale de Seine-et-Marne de la DRIEAT² d'Île-de-France), dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement, dite « autorisation environnementale », au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)³ ;
- du maire de Moussy-le-Neuf, dans le cadre de la procédure de permis de construire.

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 9 septembre 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 13 septembre 2021. Sa réponse en date du 14 octobre 2021 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 3 novembre 2021 . L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un entrepôt logistique de la société Goodman France dans la zone d'activités de la Barogne à Moussy-le-Neuf.

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

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

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

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

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

1 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

2 DRIEAT : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports.

3 Le projet Goodman France relève du 2° de l'article L.181-1 du code de l'environnement, soit des « installations classées pour la protection de l'environnement mentionnées à l'article L.512-1 » du même code.

Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement⁴ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

Le projet de construction d'un entrepôt logistique de la société Goodman France dans la zone d'activités de la Barogne à Moussy-le-Neuf est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article [R.122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39°a du [tableau annexé](#) à cet article).

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

La commune de Moussy-le-Neuf est située dans le département de la Seine-et-Marne, à environ 25 km au nord-est de Paris et à 6 km au nord de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Elle compte 3 108 habitants (données 2018). Elle appartient à la communauté d'agglomération Roissy Pays de France, qui regroupe 42 communes des départements de Seine-et-Marne et du Val-d'Oise et compte 352 000 habitants.

Le projet de construction de l'entrepôt logistique Goodman France s'implante dans la zone d'activités économiques (ZAE) de la Barogne (Figure 1), et plus précisément sur l'un des deux lots de l'extension projetée de cette ZAE. La ZAE de la Barogne est située à l'ouest de la ville de Moussy-le-Neuf. Créée à la fin des années 1980, elle accueille environ 80 entreprises de tailles et d'activités différentes. Elle est principalement constituée de bâtiments logistiques ainsi que de bâtiments d'activités de faibles dimensions. Environ 1 500 employés sont présents sur la zone. L'extension de la zone d'activités est prévue sur 22 hectares de terres agricoles, à l'ouest et dans la continuité de la ZAE existante.

Le projet de l'entrepôt Goodman France est localisé sur un terrain de 14 hectares, actuellement entouré au sud et à l'ouest par des terrains agricoles et au nord-est par des activités industrielles et la route départementale D26 (rue Cambacérès). Une voie ferrée (voie TGV) est présente à proximité, au nord-ouest (Figure 2).

Au sud, un projet d'entrepôt logistique porté par la société Parcolog Gestion, consistant en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entreposage, d'activités et de bureaux d'une surface de plancher de 35 062 m², a fait l'objet d'un permis de construire sur un terrain de 7,6 ha (cf. figure 2).

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

Le projet d'extension de la ZAE de la Barogne fait l'objet d'un avis de la MRAe émis à la même date que le présent avis⁵. Cet avis est rendu dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau nécessaire à la réalisation de cette extension. L'extension de la ZAE a par ailleurs fait l'objet d'un permis d'aménager⁶, délivré sans qu'une saisine de l'autorité environnementale n'ait été réalisée. L'insuffisance de la démarche d'évaluation environnementale menée à l'échelle de la ZAE, en amont des autorisations nécessaires pour les constructions dans la zone, pénalise également l'évaluation environnementale menée à l'échelle des entrepôts.



Figure 1: Localisation du site du projet au sein de la zone d'activités de la Barogne (source : résumé non technique, p. 5)

Le projet d'entrepôt Goodman France consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entreposage, d'activité et de bureaux d'une surface de plancher de 61 819 m², divisé en dix cellules de stockage (Figure 3). Des voies d'accès, des parkings, des espaces verts et des aménagements destinés à la gestion des eaux pluviales seront réalisés autour du bâtiment.

Sont présentes à proximité : au nord-ouest une voie ferrée (voie TGV), au nord-est la rue Cambacérès (RD26) et au sud la route de Choisy (RD26A).

Les produits stockés dans l'établissement seront des produits de consommation courante, ne présentant pas d'autres risques que leur combustibilité⁷.

Un effectif d'environ 270 personnes est attendu sur le site (p. 125).

5 Avis n° 2021-1722 en date du 3 novembre 2021 sur le projet d'extension de la ZAE de la Barogne à Moussy-le-Neuf

6 Permis d'aménager n° PA-077322-17-00001 en date du 9 octobre 2017 (« Arrêté accordant avec prescription un permis d'aménager au nom de la commune de Moussy-le-Neuf »). Le permis d'aménager est joint en annexe n°1 de l'étude d'impact.

7 Cf. note de présentation non technique (pièce PJ7 du dossier d'autorisation environnementale, p. 7).

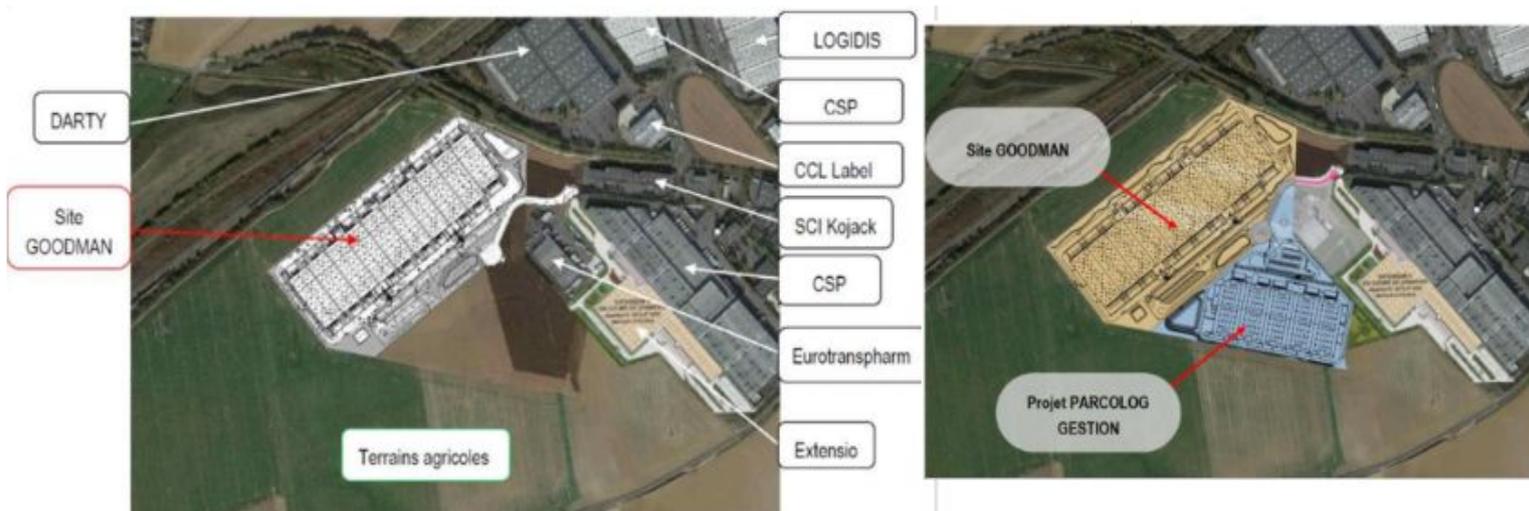


Figure 2: À gauche : localisation du projet d'entrepôt (source : résumé non technique, p. 6)

À droite : localisation du projet d'entrepôt Parcolog Gestion (source : étude d'impact, p. 131)

Un permis de construire a par ailleurs été accordé à proximité immédiate du projet d'entrepôt Goodman France, pour un entrepôt logistique de la société Parcolog Gestion. Ce projet consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entreposage, d'activité et de bureaux d'une surface de plancher de 35 062 m², sur un terrain de 7,6 ha.

1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- la consommation d'espaces agricoles ;
- le paysage ;
- la gestion de l'eau ;
- les déplacements et pollutions associées (bruit, air) ;
- l'énergie et le changement climatique ;
- les risques industriels.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après (3. « Analyse de la prise en compte de l'environnement »), dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences potentielles du projet et les mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes à l'environnement ou à la santé.

2. L'évaluation environnementale

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

La qualité de l'étude d'impact est globalement satisfaisante. Les impacts du projet et les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentés en parallèle, ce qui facilite la compréhension. Un chapitre récapitule les mesures qui seront mises en place et les modalités de suivi de ces mesures, ce qui est appréciable (p. 147 à 156).

Sur le fond, les enjeux liés au paysage ont été insuffisamment étudiés et les enjeux concernant la consommation d'espaces non artificialisés n'ont pas été identifiés, alors que ce sont selon la MRAe des enjeux importants pour le projet. Les mesures pour réduire les impacts liés la consommation d'espaces agricoles, les impacts paysagers et les déplacements routiers devront être approfondies (cf. remarques du chapitre 3. « Analyse de la prise en compte de l'environnement » du présent avis).

Un chapitre de l'étude d'impact décrit les effets cumulés du projet d'entrepôt Goodman France avec d'autres projets connus (p. 129 à 141). Les projets pris en compte sont notamment :

- le projet d'un entrepôt logistique de la société Parcolog Gestion, qui s'implantera à proximité immédiate de l'entrepôt Goodman France (sur l'autre lot du projet d'extension de la zone d'activités, cf. carte p. 131) ;
- le projet d'extension du site industriel voisin CSP (dont la construction est achevée, cf. p. 135) ;
- le projet de construction d'un entrepôt de la société Logicor (dont la localisation n'est pas précisée dans l'étude d'impact⁸) ;
- le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) multi-sites de Moussy-le-Neuf, situé à l'est de la commune⁹.

L'analyse des impacts cumulés est menée à chaque fois entre le projet d'entrepôt Goodman France et l'un des projets connus (et non l'ensemble des projets), ce qui ne permet pas de donner une vision d'ensemble des impacts cumulés.

Enfin, le résumé non technique, qui reprend les informations apportées dans l'étude d'impact., est présenté dans un document séparé,



Figure 3: Plan masse du projet d'entrepôt Goodman (source : permis de construire, « annexe 3 - plan de paysage »)

- 8 Selon les informations dont dispose la MRAe, ce projet d'entrepôt s'implantera sur un terrain vacant situé dans la partie est de la zone d'activités de la Barogne.
- 9 Le projet de la zone d'aménagement concerté (ZAC) multi-sites de Moussy-le-Neuf prévoit la construction de 450 logements ainsi que l'implantation d'activités, de bureaux, de commerces et d'équipements publics sur une surface de 17,7 hectares (p. 139).

2.2. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente un chapitre sur la justification du projet (chapitre « *Solutions de substitution* », p. 144 à 146). Le choix d'implantation dans l'extension de la zone d'activités de la Barogne est motivé principalement par la disponibilité d'un terrain de grande surface et l'accessibilité du site (proximité de l'autoroute A1, itinéraire accessible par les poids lourds sans traverser de zone d'habitation). Aucune variante en termes de localisation n'est présentée¹⁰.

À l'échelle du projet, aucune variante n'est présentée. L'étude d'impact évoque brièvement pour l'écartier aussitôt l'option de la construction d'un entrepôt à étage, en précisant que cette solution aurait représenté un surcoût financier trop important¹¹. Par ailleurs, des mesures permettant d'économiser l'énergie et de produire de l'énergie renouvelable seront mises en place, ce qui est à souligner (p. 145 et 146).

(1) La MRAe recommande de justifier le projet d'entrepôt au regard de solutions alternatives permettant de consommer moins d'espaces non artificialisés ou de favoriser l'utilisation des transports en commun.

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

3.1. Consommation d'espaces agricoles et biodiversité

Le projet entraîne la consommation de 14 hectares d'espaces agricoles. L'enjeu lié à cette consommation d'espaces non artificialisés n'est pas identifié dans l'étude d'impact. Au regard de cette consommation d'espaces et des impacts induits¹² il était attendu la mise en place de mesures de réduction efficaces et ambitieuses concernant l'optimisation des surfaces consommées, la réduction de l'artificialisation des sols, etc.

(2) La MRAe recommande d'étudier les impacts du projet d'entrepôt logistique sur la consommation d'espaces non artificialisés et de mettre en place des mesures pour réduire les impacts induits par cette consommation.

Cette consommation d'espaces agricoles aura des impacts sur l'activité agricole. L'étude d'impact mentionne que l'agriculture est une activité économique importante sur la commune, avec 865 hectares de terres exploitées soit 58 % du territoire communal (p. 33), mais n'apporte aucune information sur les exploitations impactées. Elle indique par ailleurs que le projet est soumis à la réalisation d'une étude préalable de compensation agricole collective¹³, en cours de réalisation, et que des mesures de compensation collective seront proposées dans ce cadre (p. 103).

10 Des variantes de localisation permettant d'économiser du foncier (par exemple sur des friches industrielles ou des terrains à réhabiliter) ou de limiter les déplacements routiers (par exemple sur un site mieux desservi par les transports en commun) auraient pu être étudiées.

11 « En effet, la construction d'entrepôts à étage représente un surcoût financier qui n'est pas absolument pas compatible avec le niveau de loyer espéré dans le secteur géographique visé par la société GOODMAN France » (p. 144).

12 Les impacts environnementaux liés à la consommation d'espaces non bâtis (espaces naturels, agricoles ou forestiers) sont notamment une imperméabilisation irréversible des sols, une perte de biodiversité, une banalisation des paysages, une augmentation des déplacements, etc.

13 Le projet étant soumis à évaluation environnementale systématique et consommant plus d'un hectare de terres agricole doit faire l'objet d'une étude préalable agricole, en application des articles L.112-1-3 et D.112-1-18 et suivants du code rural et de la pêche maritime, afin d'appréhender l'impact du projet sur l'économie agricole du territoire. Cette étude devra être transmise au préfet de Seine-et-Marne et fera l'objet d'un avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

La MRAe relève qu'il convient par ailleurs d'étudier les impacts cumulés avec d'autres projets d'urbanisation sur la commune ou sur les communes voisines, sur les activités agricoles. Pour rappel, le projet d'entrepôt logistique porté par la société Parcolog Gestion, immédiatement attenant, est prévu sur un terrain de 7,6 ha.

(3) La MRAe recommande d'étudier les impacts cumulés de ce projet d'entrepôt avec d'autres projets d'urbanisation, notamment celui porté par la société Parcolog Gestion, sur la consommation d'espaces agricoles.

Concernant la biodiversité, l'étude d'impact présente un rapport d'un ingénieur écologue¹⁴ dressant le bilan de plusieurs campagnes d'inventaires des espèces contactées sur le site du projet. Il précise, concernant l'avifaune, que 15 sur les 23 espèces contactées sont protégées, mais relève que la linotte mélodieuse est quasi menacée en Île-de-France. Pour les autres espèces, l'enjeu est décrit comme faible.

Sa conclusion (p.27) est que le projet « *n'est pas en mesure de causer d'impacts majeurs sur la faune, la flore, la végétation et les corridors biologiques* ». Il ajoute cependant que la perte de capacité nutritive « *peut être compensée en partie par des espaces verts en périphérie de la zone de projet, comme la mise en place d'une bande boisée composée d'arbustes indigènes mellifères associées à un ourlet herbacé composé aussi de plantes mellifères* ».

(4) La MRAe recommande au maître d'ouvrage comme à l'aménageur de la zone de préciser quelle suite ils donneront à la proposition d'installation d'espaces verts en périphérie de la zone de projet, en vue de la compensation partielle de la perte de ressource trophique engendrée par le projet.

3.2. Paysage

L'environnement paysager du projet est présenté de manière très succincte dans l'étude d'impact, qui indique que le paysage à l'est du site est « *dominé par une vision largement industrielle* » et que « *la partie sud et ouest du site offre une vue dégagée grâce à sa pente douce et ses cultures basses* » (p. 37). L'étude d'impact ne fournit aucune analyse de la perception du site depuis des points de vue extérieurs, proches et lointains (notamment depuis les routes, chemins, quartiers d'habitation), et ne décrit pas le paysage dans lequel s'insérera le projet (relief, végétation, points de vue remarquables à préserver, éléments marquants du paysage, rapport d'échelle entre ces éléments, etc.). Aucune photographie illustrant l'environnement paysager actuel du site n'est présentée.

(5) La MRAe recommande de présenter une analyse du contexte paysager du site du projet, notamment concernant la perception du site avant le projet depuis des points de vue extérieurs proches et lointains.

L'étude d'impact décrit les caractéristiques du projet d'entrepôt (caractéristiques architecturales, description des façades, aménagements paysagers) (p. 109 à 119). Des aménagements paysagers sont prévus, notamment des haies sur le pourtour de la parcelle « *afin d'atténuer la présence du bâtiment et des aires de stationnement dans le paysage ouvert de la plaine* » (p. 110). Ces aménagements sont décrits essentiellement à l'aide d'un plan (« *plan de paysagement* », p. 112). Il manque des descriptions plus précises (largeur des haies, type de plantations envisagées, selon la partie du projet concernée), notamment pour les haies situées à l'interface avec les terres agricoles. En l'état, l'analyse des impacts paysagers du projet n'est menée qu'au travers du traitement « *paysager* » de la parcelle, les mesures proposées sont peu décrites et seules deux illustrations montrant

14 Document « Ethan Frome » joint à l'étude d'impact

l'insertion de l'entrepôt dans son environnement proche, à hauteur humaine, sont présentées¹⁵ (depuis la route D26 et depuis la voie de desserte interne à la zone d'activités, p. 14 et 15).

La MRAe constate taille imposante du bâtiment projeté : sa longueur sera de 481 m, sa largeur de 125 m¹⁶ et sa hauteur de 13,95 m¹⁷. L'impact visuel de l'entrepôt sera important du fait de sa situation en limite de l'urbanisation et dans un paysage ouvert. Si les merlons implantés le long de la voie ferrée restreignent les vues sur le projet depuis le nord, le bâtiment devrait être partiellement visible depuis le sud et notamment depuis la route D26A (même si pour partie caché par le projet d'entrepôt Parcolog Gestion). En outre, à plus grande échelle (échelle intercommunale), on observe sur le territoire une multiplication d'entrepôts de très grandes dimensions qui transforment et banalisent le paysage. La taille des entrepôts entraîne des ruptures d'échelle, avec la création de linéaires continus de clôtures, de haies et d'alignements sur plusieurs centaines de mètres qui viennent former de nouveaux motifs dans le paysage et un nouvel horizon. La qualité du traitement des limites de l'entrepôt, avec le tissu urbain et avec les parcelles agricoles, est donc particulièrement importante.

(6) La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des impacts paysagers du projet, de préciser les mesures d'insertion paysagère qui seront mises en place et de présenter plus de visualisations du projet, pour permettre d'appréhender son impact visuel depuis les différents points d'où il sera perçu.

3.3. Gestion de l'eau

Le site du projet présente une légère pente vers le sud (p. 46). Le cours d'eau le plus proche est la Biberonne, qui circule à l'est de la ville de Moussy-le-Neuf (p. 42 et 43). Les tests d'infiltration réalisés montrent des perméabilités des sols plutôt faibles (p. 40 et 85).

Le projet entraînera l'imperméabilisation des sols d'une partie importante de la parcelle. La MRAe relève que le projet imperméabilisera environ 10,8 hectares de sols (bâtiments, voiries et surfaces étanches)¹⁸. L'étude d'impact ne propose aucune mesure pour réduire cette imperméabilisation¹⁹.

Pour réduire les effets liés à l'imperméabilisation des sols, les principes de gestion des eaux pluviales retenus sont l'infiltration des pluies courantes au droit de la parcelle (pluies de 10 mm) et une rétention à la parcelle d'une pluie de retour 20 ans, avant rejet au réseau d'assainissement communal avec un débit de fuite limité à 1 l/s/ha. Les dispositifs prévus pour assurer cette gestion sont décrits (p. 77 à 88).

Les eaux de ruissellement issues des voiries seront collectées de manière séparée des eaux de toiture, réputées moins polluées, et stockées dans un bassin étanche avant traitement grâce à un séparateur à hydrocarbures. En cas de déversement de pollutions (pollution accidentelle ou eaux d'extinction d'incendie), ce bassin étanche sera équipé d'une vanne de coupure, afin de pouvoir récupérer et traiter les eaux polluées et éviter la contamination des milieux. Les ouvrages de rétention ont été dimensionnés en prenant en compte le bassin versant amont intercepté par le projet, conformément aux exigences de la loi sur l'eau, ainsi que le volume nécessaire à la rétention des eaux d'extinction d'incendie.

15 Il conviendra de présenter des visualisations des projets depuis son environnement proche et lointain, y compris à court terme quand la végétation ne sera que peu développée. Les aménagements annexes (clôtures, signalétique, etc.) devront également être pris en compte.

16 Cf. note de présentation non technique (pièce PJ7 du dossier d'autorisation environnementale, p. 7).

17 Cette hauteur correspond approximativement à un immeuble de 5 étages.

18 Selon les données du tableau présenté p. 86 de l'étude d'impact.

19 À titre d'exemple, la mise en place de revêtements perméables peut être envisagée sur les aires de stationnement pour véhicules légers.

Pour assurer l'infiltration des pluies courantes, il est prévu la mise en place d'un système d'infiltration souterrain sous le parking des véhicules légers (p. 78 et 85)²⁰, système dont le principe de fonctionnement n'est pas décrit. Le choix de ne pas proposer de dispositifs à ciel ouvert (de type noues plantées par exemple)²¹ devra être justifié. Par ailleurs, l'étude d'impact souligne à juste titre qu'un entretien adapté de l'ensemble des dispositifs de gestion des eaux pluviales est nécessaire pour maintenir leur efficacité dans le temps et décrit les principes généraux d'entretien prévus (p. 87).

(7) La MRAe recommande de décrire le principe de fonctionnement du bassin d'infiltration souterrain mis en place sous le parking des véhicules légers.

3.4. Déplacements et pollutions associées

L'étude d'impact mentionne que la zone d'activités de la Barogne est desservie par quatre lignes de bus (p. 21), sans donner de précisions sur la qualité de la desserte (plages horaires, fréquence, temps de trajet pour rejoindre les polarités urbaines ou les gares du secteur). Aucune information n'est apportée concernant les déplacements actifs (piétons et vélos). La MRAe constate par ailleurs que le site est éloigné des gares de transports en commun ferrés : les gares les plus proches sont situées à plus de 8 km (gare RER D de Louvres) et 9 km (gare RER B Aéroport Paris-Charles de Gaulle)²².

(8) La MRAe recommande d'apporter des informations sur la qualité de la desserte en transports en commun ainsi que sur la desserte en déplacements actifs (piétons et vélos) du site.

L'étude d'impact indique que le site bénéficie d'une bonne desserte routière : il est situé à proximité immédiate de la route départementale D26A, qui permet d'atteindre la route départementale D16, elle-même reliée à l'autoroute A1. Cet itinéraire ne traverse pas de zone d'habitations (cf. plan p. 20). À l'heure actuelle, la circulation routière sur le secteur est fluide aux heures de pointe. Dans la zone d'activités, le trafic est limité avec cependant une forte proportion de poids lourds (plus d'un tiers du trafic), du fait de sa vocation logistique (p. 30).

Les déplacements routiers générés par le projet d'entrepôt ont été estimés à environ 288 poids lourds et 199 véhicules légers par jour (soit 576 mouvements poids lourds et 398 mouvements véhicules légers par jour) (p. 15 et 107)²³. L'étude d'impact reprend les conclusions de l'étude de circulation réalisée, qui est de bonne qualité et qui montre que l'augmentation de trafic liée à l'entrepôt n'induirait pas de difficulté particulière de fonctionnement, à court terme (2022) comme à long terme²⁴ (p. 107 à 109)²⁵.

20 L'infiltration sera également possible au niveau du bassin non étanche et dans les petites dépressions créées dans les espaces verts de la partie nord du terrain (p. 78 et 85).

21 Les ouvrages de rétention et d'infiltration à ciel ouvert et végétalisés, qui sont efficaces et faciles à entretenir, sont à privilégier d'une manière générale. Ils peuvent par ailleurs assurer d'autres fonctions (paysagères, écologiques).

22 Selon le site Googlemaps. Ces informations ne figurent pas dans l'étude d'impact.

23 Ces chiffres sont indiqués dans le chapitre relatif aux effets du projet sur le trafic, ainsi que dans l'étude de trafic (annexe n°5 de l'étude d'impact). Le chapitre relatif aux effets du projet sur la qualité de l'air mentionne des chiffres différents, soit 200 poids lourds et 270 véhicules légers (p. 94).

24 Les évolutions urbaines et du réseau routier prises en compte pour l'horizon « long terme » sont détaillées dans l'étude d'impact (p. 108 et 109).

25 L'annexe consacrée au trafic précise tout de même p.35 s'agissant du trafic prévisionnel au fil de l'eau, c'est-à-dire sans la réalisation du projet « on remarque une évolution notable de la RD26 qui devient une voie de transit plus importante (+20 % de trafic environ soit 500 véhicules/jour supplémentaire) » (cf document 7024 Goodman MLN 070619.pdf).

La répartition modale de l'ensemble des déplacements générés par le projet n'est pas précisée dans l'étude d'impact, il conviendra de l'étudier. L'étude de trafic indique toutefois que, selon les données de l'INSEE sur la mobilité à Moussy-le-Neuf, le mode de transport principal sur la commune est le véhicule particulier. Cette étude s'appuie d'ailleurs sur une forte proportion d'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail (90 %) ²⁶. Pour autant, l'étude d'impact ne présente aucune mesure visant à réduire les déplacements routiers en voiture individuelle ou en poids lourds et à favoriser l'utilisation des transports en commun et les déplacements cyclables ou piétons ²⁷, alors que le projet envisage le « *recrutement de personnel local* » susceptible d'emprunter ces modes de transport (p. 178, chapitre « *Compatibilité avec le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)* »).

(9) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse de la répartition modale des déplacements induits par le projet et des stratégies mises en œuvre pour réduire les déplacements motorisés.

L'étude d'impact présente la réglementation qui s'applique aux ICPE en termes de nuisances sonores, notamment les émergences ²⁸ maximales à respecter en période diurne et en période nocturne au niveau des zones d'habitations les plus proches, dites « zones à émergence réglementée » (ZER) (p. 25 à 28). Pour le projet, la ZER à considérer est le quartier d'habitations situé à environ 500 mètres au nord-ouest, sur la commune voisine de Vémars, au-delà de la voie ferrée.

Des mesures ont été réalisées en 2016 afin de caractériser la situation acoustique initiale (dite « bruit résiduel »), en cinq points situés sur le site du projet et sur la zone d'activités ²⁹ et en un point dans la ZER correspondant aux habitations à Vémars (cf. « *carte des différents emplacements des points de mesure* », p. 27). Les niveaux de bruit résiduels sur l'emprise du projet vont de 46 à 57,5 dB(A) le jour et de 50 à 59,5 dB(A) ³⁰ la nuit. Sur la ZER, ils sont de 38,5 dB(A) le jour et de 29,5 dB(A) ³¹ la nuit, ce qui correspond à un environnement sonore qualifié de « très calme » ³². Comme l'explique l'étude acoustique jointe en annexe de l'étude d'impact, le niveau sonore moyen de nuit en certains points est légèrement plus élevé que celui de jour, car il y a eu plus de passages de trains la nuit sur la plage de mesure ³³.

L'étude d'impact précise que les bruits générés par l'activité sur le site même de l'entrepôt seront limités : ils seront principalement liés aux manœuvres des camions, des voitures et des engins (chariots élévateurs électriques peu bruyants). Les niveaux de bruit à ne pas dépasser en limite de propriété, qui seront définis dans

26 Cf. annexe n°5 « *Projet logistique Goodman à Moussy-le-Neuf - Étude d'impact sur les déplacements* », p. 8 et 22.

27 À titre d'exemple : organisation de covoiturage, navette reliant les gares les plus proches, utilisation d'une flotte de poids lourds utilisant des carburants non fossiles, organisation des retours et des départs pour éviter la circulation à vide des poids lourds, aménagement de stationnement ou d'abri pour les vélos et d'équipements pour les cyclistes (vestiaires), etc.

28 L'émergence est la différence entre le bruit ambiant (comportant le bruit de l'ICPE) et le bruit résiduel (en l'absence de fonctionnement de l'ICPE).

29 Quatre points de mesures sont situés en limite de propriété du site Goodman France. Un cinquième point virtuel a également été pris en compte, en limite sud de l'extension de la ZAE (p. 27).

30 Valeurs LAeq. L'indicateur LAeq correspond au niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A.

31 Valeurs L50. L'indicateur L50 correspond au niveau de bruit atteint ou dépassé pendant 50 % du temps. Comme l'explique l'étude d'impact (p. 28), lorsque la différence entre les niveaux LAeq et L50 est supérieure à 5 dB(A), ce qui est le cas au niveau du point de mesure en ZER, le niveau de bruit résiduel à prendre en compte est le L50, selon la réglementation.

32 Cf. étude acoustique jointe en annexe n°4 (p. 14/20 de la version numérique de cette annexe).

33 Cf. étude acoustique jointe en annexe n°4 (p. 10, 12 et 13/20 de la version numérique de cette annexe).

l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter, feront l'objet de contrôles après le démarrage de l'exploitation (p. 129). S'agissant des impacts sonores liés à l'augmentation de trafic sur les routes, l'étude d'impact indique que les routes subissant une augmentation significative de trafic ne se trouvent pas en limite d'habitations (p. 103 et 104).

La MRAe relève toutefois que ce flux, longera les quartiers résidentiels ouest de Vemars, générant des nuisances sonores pour les riverains, et que rien ne contraindra par ailleurs la circulation induite par le projet à rester sur cet itinéraire qui n'est pas le plus direct³⁴.

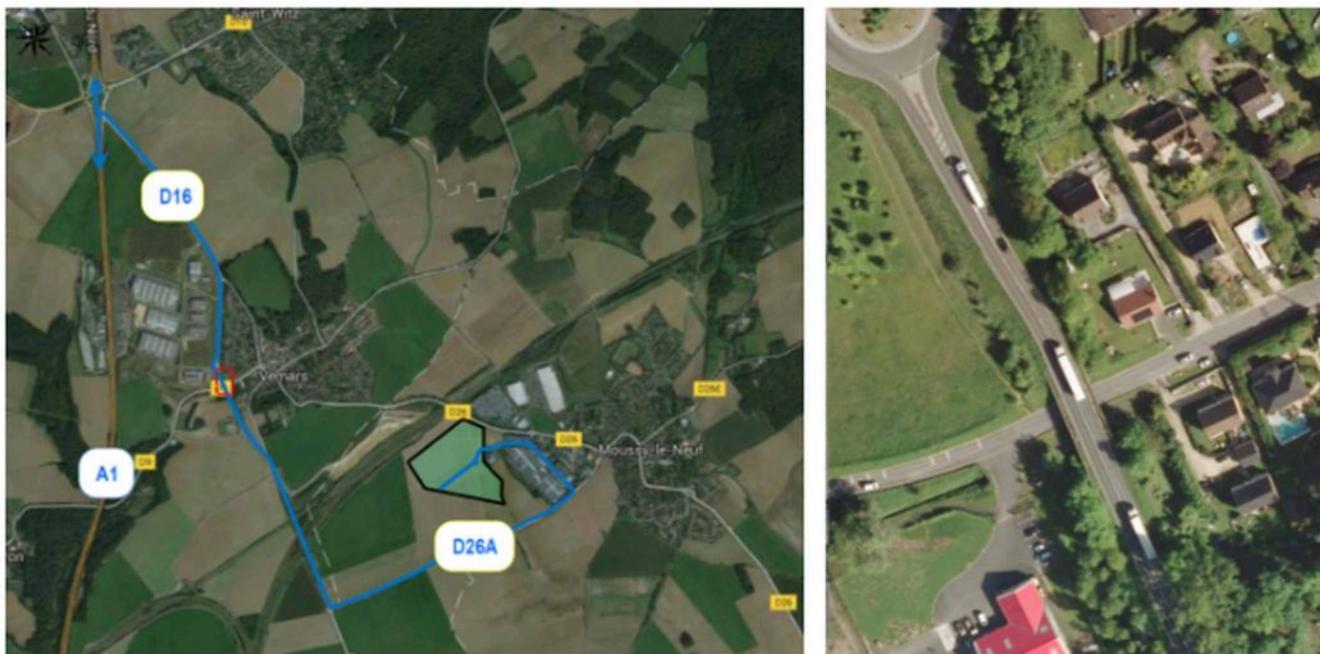


Figure 4: Desserte routière de l'extension de la ZAE de la Bargone (source : étude d'impact, p. 38).et détail au droit des quartiers ouest de Vémars localisé par le rectangle rouge sur la première image (source : Géoportail).

S'agissant des pollutions atmosphériques, une étude a été conduite afin d'estimer les émissions atmosphériques supplémentaires liées au trafic généré par l'entrepôt, ainsi que les augmentations de concentrations pour les principaux polluants. Les résultats montrent que le projet n'aura pas d'impact sanitaire significatif sur la population riveraine ou les travailleurs (p. 128).

(10) La MRAe recommande d'évaluer les nuisances sonores générées pour les habitations situées à Vémars le long de la RD26.

34 L'étude de trafic du projet de construction de l'entrepôt logistique Goodman France précise que, pour les poids lourds, l'itinéraire passant par la route de Choisy est "le seul itinéraire possible depuis une autoroute vers la commune" car l'itinéraire passant par le centre-ville de Vémars, en empruntant la RD26 (itinéraire le plus direct pour rejoindre l'autoroute), présente "des rues très inconfortables pour la circulation PL". La MRAe relève toutefois que ce dernier itinéraire n'est pas interdit à la circulation des poids lourds (cf. « Projet logistique Goodman à Moussy-le-Neuf – Étude d'impact sur les déplacements », p. 23)

3.5. Énergie et changement climatique

S'agissant de la consommation d'énergie, l'étude d'impact rappelle des généralités : « *Les activités logistiques sont principalement consommatrices d'énergie électrique* », « *Le bâtiment présentera une bonne isolation thermique permettant d'optimiser le chauffage* » (p. 145). Elle décrit les dispositifs qui seront mis en œuvre pour assurer le chauffage des locaux (chaudières à gaz) (p. 12). L'étude d'impact indique que la société projette la mise en place de panneaux photovoltaïques sur la totalité des surfaces utilisables de sa toiture (p. 146), ce qui est à souligner. Il conviendra de préciser la part d'énergie renouvelable produite par le projet. L'énergie produite par ces panneaux sera soit consommée en partie ou injectée directement au réseau.

Par ailleurs, il y a lieu d'évaluer la contribution aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique³⁵ du projet et, pour ce faire, de déterminer le bilan carbone global du projet (incluant l'impact des déplacements).

(11) La MRAe recommande de :

- **confirmer l'installation de panneaux photovoltaïques et toiture ;**
- **réaliser un bilan carbone global du projet.**

3.6. Risques technologiques

Une étude de dangers a été réalisée, afin d'identifier les phénomènes dangereux pouvant conduire à des accidents et proposer des moyens de prévention et de protection. Les principaux risques accidentels identifiés sont l'incendie du bâtiment et l'explosion de la chaufferie. Plusieurs mesures de réduction du risque seront mises en place, concernant des dispositions constructives (structure du bâtiment avec une stabilité au feu d'une heure, murs coupe-feu séparatifs, écrans thermiques limitant les flux thermiques générés par un incendie...), des moyens de lutte contre l'incendie (extincteurs, poteaux incendie, réserve incendie...) et des moyens de protection contre la foudre et la malveillance. L'étude de dangers est de bonne qualité, proportionnée aux enjeux du projet et n'appelle pas d'observations de la MRAe.

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

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

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

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

³⁵ Article R.122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact doit présenter notamment « *les incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique* ».

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

Fait et délibéré en séance le 3 novembre 2021

où étaient présents :

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

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de justifier le projet d'entrepôt au regard de solutions alternatives permettant de consommer moins d'espaces non artificialisés ou de favoriser l'utilisation des transports en commun.....9
- (2) La MRAe recommande d'étudier les impacts du projet d'entrepôt logistique sur la consommation d'espaces non artificialisés et de mettre en place des mesures pour réduire les impacts induits par cette consommation.....9
- (3) La MRAe recommande d'étudier les impacts cumulés de ce projet d'entrepôt avec d'autres projets d'urbanisation, notamment celui porté par la société Parcolog Gestion, sur la consommation d'espaces agricoles.....10
- (4) La MRAe recommande au maître d'ouvrage comme à l'aménageur de la zone de préciser quelle suite ils donneront à la proposition d'installation d'espaces verts en périphérie de la zone de projet, en vue de la compensation partielle de la perte de ressource trophique engendrée par le projet....10
- (5) La MRAe recommande de présenter une analyse du contexte paysager du site du projet, notamment concernant la perception du site avant le projet depuis des points de vue extérieurs proches et lointains.....10
- (6) La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des impacts paysagers du projet, de préciser les mesures d'insertion paysagère qui seront mises en place et de présenter plus de visualisations du projet, pour permettre d'appréhender son impact visuel depuis les différents points d'où il sera perçu.....11
- (7) La MRAe recommande de décrire le principe de fonctionnement du bassin d'infiltration souterrain mis en place sous le parking des véhicules légers.....12
- (8) La MRAe recommande d'apporter des informations sur la qualité de la desserte en transports en commun ainsi que sur la desserte en déplacements actifs (piétons et vélos) du site.....12
- (9) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse de la répartition modale des déplacements induits par le projet et des stratégies mises en œuvre pour réduire les déplacements motorisés.....13
- (10) La MRAe recommande évaluer les nuisances sonores générées pour les habitations situées à Vémars le long de la RD26.....14
- (11) La MRAe recommande de : - confirmer l'installation de panneaux photovoltaïques et toiture ; - réaliser un bilan carbone global du projet.....15