



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'extension de la zone d'activités économiques
(ZAE) de la Barogne à Moussy-le-Neuf (77)**

N°MRAe 2021-1722
en date du 3/11/2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'extension de la zone d'activités économiques (ZAE) de la Barogne à Mousy-le-Neuf (77), porté par la société par actions simplifiée Verethragna, et sur son étude d'impact datée de juin 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale (« loi sur l'eau »), portant notamment sur la régularisation de travaux d'aménagement déjà effectués.

Le projet d'extension de la ZAE de la Barogne se développe sur 22 ha de terres agricoles, dans la continuité de la zone d'activités existante. Il comporte deux lots destinés à des activités économiques (notamment des activités logistiques) ainsi que la réalisation d'une voie de desserte desservant ces deux lots en extension de la rue du Petit Marteau.

Le projet de construction d'un entrepôt logistique de la société Goodman France, prévu sur l'un des lots de l'extension de la ZAE de la Barogne, fait l'objet d'un avis de la MRAe émis à la même date que le présent avis (avis n° 2021-1737 en date du 3 novembre 2021).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour le projet d'extension de la ZAE de la Barogne 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 technologiques.

La qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale menée n'est globalement pas satisfaisante. D'une manière générale, les principaux impacts du projet d'extension de la ZAE (hormis ce qui concerne la gestion de l'eau) ont été insuffisamment étudiés (impacts paysagers, impacts sur les déplacements, impacts sur l'énergie et le changement climatique) ou n'ont même pas été identifiés (impacts sur la consommation d'espaces agricoles). Les mesures proposées par l'aménageur pour éviter ou réduire ces impacts sont quasi inexistantes, hormis celles concernant la gestion de l'eau. Les autres mesures présentées dans l'étude d'impact sont celles qui seront mises en œuvre, de leur propre initiative, par les maîtres d'ouvrages des bâtiments qui s'y implanteront, et non les mesures propres à l'extension elle-même et relevant de son maître d'ouvrage, quelles que soient les constructions envisagées par la suite. La MRAe constate par ailleurs que l'extension de la ZAE a fait l'objet d'un permis d'aménager, délivré sans qu'une saisine de l'autorité environnementale n'ait été réalisée. L'insuffisance de la démarche d'évaluation environnementale, nécessaire en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, pénalise également l'analyse des impacts menée à l'échelle des entrepôts.

- Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :
- approfondir la justification de l'extension de la zone d'activités, à une échelle territoriale adaptée, notamment au regard de la recherche de solutions moins consommatrices d'espaces non bâtis, et présenter les raisons du périmètre retenu pour l'extension de la ZAE ;
- étudier les impacts du projet d'extension de la ZAE sur la consommation d'espaces agricoles et sur les fonctionnalités agricoles, ainsi que ses impacts cumulés éventuels avec d'autres projets d'urbanisation ;
- présenter le projet d'aménagement paysager de la ZAE en tant que tel, en lien avec le site ;
- compléter l'étude d'impact par une analyse de la répartition modale des déplacements induits par le projet et des stratégies mises en œuvre pour favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle ;
- évaluer les nuisances sonores induites par le trafic généré par le projet pour les habitations de Vémars situées le long de la RD26 ;
- préciser les mesures prévues pour développer la production d'énergie renouvelable et 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.....	5
1. Présentation du projet.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. Consommation d'espaces agricoles et artificialisation des sols.....	11
3.2. Paysage.....	12
3.3. Gestion de l'eau.....	13
3.4. Déplacements et pollutions associées.....	15
3.5. Énergie et changement climatique.....	18
3.6. Risques technologiques.....	19
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	19
ANNEXE.....	20
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	21

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet de Seine-et-Marne (représenté par la direction départementale des territoires) pour rendre un avis sur le projet d'extension de la zone d'activités économiques (ZAE) de la Barogne à Moussy-le-Neuf (Seine-et-Marne), porté par la SAS¹ Verethragna, et sur son étude d'impact datée de juin 2021². L'avis est rendu dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale en régularisation pour des aménagements déjà effectués au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement (« loi sur l'eau »).

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.

La MRAe s'est réunie le 3 novembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'extension de la ZAE de la Barogne à Moussy-le-Neuf.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric Alonzo, 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 SAS : société par actions simplifiée.

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

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'environnement³ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

1. Présentation du 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 Paris-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.

La zone d'activités économiques (ZAE) de la Barogne existante, créée à la fin des années 1980, est située à l'ouest de la ville de Moussy-le-Neuf. 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.

Le projet d'extension de la zone d'activités de la Barogne se développe sur des terres agricoles, à l'ouest et dans la continuité de la ZAE existante (Figure 1). 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).

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



Figure 1: ZAE de la Barogne existante et projet d'extension de la ZAE (source : étude d'impact, p. 20)

Le projet d'extension de la ZAE 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°b du [tableau annexé](#) à cet article).

La MRAe relève que le permis d'aménager autorisant le projet d'extension de la ZAE de la Barogne a été délivré le 9 octobre 2017 par le maire de Moussy-le-Neuf sans faire l'objet d'une étude d'impact ou d'une enquête publique⁴, alors que le projet relevait de la réglementation relative à l'évaluation environnementale. L'autorité environnementale⁵ n'a pas été consultée pour rendre un avis sur le projet au stade du permis d'aménager. La MRAe rappelle que, selon les dispositions de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, « *les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation* », ce qui n'a donc pas été le cas ici.

La MRAe note par ailleurs que certains travaux d'aménagement ont été effectués sans faire l'objet de l'autorisation requise au titre de la loi sur l'eau. En effet, l'extension de la rue du Petit Marteau est, au moins en partie, déjà réalisée. Le présent avis est rendu dans le cadre d'une demande d'autorisation au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement⁶ (dite « autorisation environnementale »), portant notamment sur la régularisation des travaux déjà effectués.

L'étude d'impact ne mentionne pas ces informations, hormis la délivrance du permis d'aménager en 2017⁷, et ne décrit pas les travaux déjà réalisés. La MRAe remarque que, si les impacts du projet doivent s'évaluer par

4 Du moins l'arrêté du 9 octobre 2017 du maire de Moussy-le-Neuf accordant le permis d'aménager n° PA-077322-17-00001 ne fait référence ni à une étude d'impact, ni à une enquête publique.

5 Selon la réglementation en vigueur à cette date, l'autorité environnementale compétente pour ce projet était le préfet de la région Île-de-France.

6 Le projet relève du 1° de l'article L.181-1 du code de l'environnement, soit des « *installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L.214-3* » du même code (c'est-à-dire les installations relevant de la loi sur l'eau).

rapport à l'état initial de l'environnement avant travaux, il convient néanmoins de décrire l'état actuel du terrain, pour la parfaite information du public.

(1) La MRAe recommande de décrire l'état actuel du terrain, pour la parfaite information du public, et de préciser les travaux déjà effectués.

Les 22 ha du projet d'extension de la ZAE de la Barogne comporte deux lots destinés à des activités économiques ainsi que la réalisation d'une voie de desserte, en extension de la rue du Petit Marteau, présentée de manière succincte à l'aide d'un plan (p. 26). Cette route à deux fois une voie se termine par un carrefour giratoire desservant les deux lots (Figure 2).

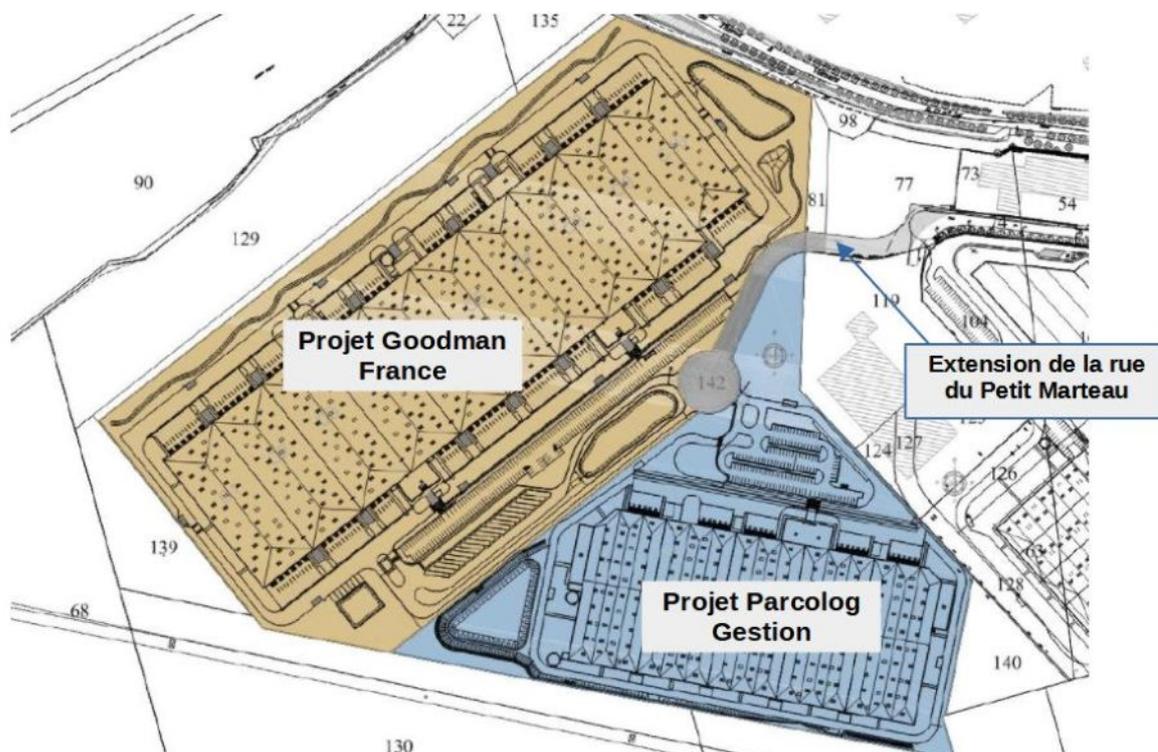


Figure 2: Plan masse du projet d'extension de la ZAE de la Barogne (source : dossier loi sur l'eau, p. 18)

- L'étude d'impact décrit principalement le projet d'extension de la ZAE par rapport aux deux projets de construction envisagés actuellement, qui sont les suivants :
- Un entrepôt logistique de la société Goodman France. Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entrepôt, d'activité et de bureaux d'une surface de plancher de 61 819 m², sur un terrain de 14 ha. Un effectif d'environ 270 personnes est attendu sur le site. Ce projet, qui est également soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale⁸, nécessite un permis de construire et une autorisation environnementale

- 7 Le dossier du permis d'aménager délivré en 2017 a été transmis en cours d'instruction à la MRAe, à sa demande. Il conviendra de joindre ce permis d'aménager au dossier d'enquête publique, pour une parfaite information du public (Dossier n° PA-077322-17-00001 – Arrêté accordant avec prescription un permis d'aménager au nom de la commune de Moussy-le-Neuf en date du 9 octobre 2017). Ce permis d'aménager prévoit l'aménagement du terrain avec des voiries, des espaces verts et un nombre maximum de quatre lots, destinés à accueillir des bâtiments dédiés à l'activité ou la logistique pour une surface de plancher maximale de 97 000 m².
- 8 Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39^a du tableau annexé à cet article).

au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)⁹, tous les deux en cours d'instruction.

- Un entrepôt logistique de la société Parcolog Gestion. Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entreposage, d'activités et de bureaux d'une surface de plancher de 35 062 m², sur un terrain de 7,6 ha. Un effectif d'environ 120 personnes est attendu sur le site. Ce projet, qui a été dispensé de la réalisation d'une évaluation environnementale¹⁰, a fait l'objet d'un permis de construire délivré en novembre 2019 et nécessite une autorisation environnementale au titre des ICPE, en cours d'instruction.

Le projet de construction de l'entrepôt logistique de la société Goodman France fait l'objet, dans le cadre des deux procédures administratives dont il relève, d'un avis de la MRAe émis à la même date que le présent avis (avis n° 2021-1737 en date du 3 novembre 2021).

Enfin, l'étude d'impact indique, de manière très succincte et sans plus de précisions, qu'« une réserve foncière sera implantée ayant vocation à préserver un accès futur pour une éventuelle extension de la zone d'activités » (chapitre relatif aux impacts paysagers, p. 147). Il conviendra de préciser si l'option d'une future extension de la zone d'activité, qui n'est pas évoquée dans le reste de l'étude d'impact, est toujours à l'ordre du jour et, le cas échéant, devrait donc à ce titre être traitée dans l'étude d'impact.

(2) La MRAe recommande d'explicitier le projet de « l'éventuelle extension » et d'en évaluer l'impact environnemental.

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 technologiques.

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.

9 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.

10 Le projet de construction d'une plateforme logistique de la société Parcolog Gestion dans la zone d'activités de la Barogne à Moussy-le-Neuf a été dispensé d'évaluation environnementale par la décision n° DRIEE-SDDTE-2019-074 du 20 mars 2019 du préfet de la région Île-de-France.

2. L'évaluation environnementale

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

La qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale¹¹ menée n'est globalement pas satisfaisante. Les principaux impacts du projet d'extension de la ZAE, hormis ce qui concerne la gestion de l'eau, ont été insuffisamment étudiés (impacts paysagers, impacts sur les déplacements, impacts sur l'énergie et le changement climatique) ou n'ont même pas été identifiés (impacts sur la consommation d'espaces agricoles). Il en va de même pour les mesures proposées pour éviter ou réduire ces impacts. Elles sont quasi inexistantes, à l'exception de celles concernant la gestion de l'eau, objet de la procédure d'autorisation environnementale dont relève le projet (ces mesures étant pour la plupart imposées par la réglementation nationale ou le règlement d'assainissement local). Les autres mesures présentées dans l'étude d'impact sont celles qui seront mises en œuvre, de leur propre initiative, par les maîtres d'ouvrages des bâtiments qui s'y implanteront, et non les mesures propres à l'extension elle-même et relevant de son maître d'ouvrage, quelles que soient les constructions envisagées par la suite.

La MRAe rappelle que l'aménageur doit étudier et proposer des mesures, qu'il réalisera ou qui pourraient être imposées aux acquéreurs de lot, pour encadrer et limiter les impacts du projet d'extension de la ZAE sur l'environnement et la santé, dès la délivrance de la première autorisation (en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement). L'insuffisance de la démarche d'évaluation environnementale menée au niveau du permis d'aménager pénalise également l'analyse des impacts à l'échelle des entrepôts.

(3) La MRAe recommande d'évaluer les impacts potentiels du projet d'extension de la ZAE sur l'environnement et la santé et de proposer des mesures, que l'aménageur réalisera ou qui seront imposées aux acquéreurs de lot, pour les éviter, les réduire ou, à défaut, les compenser.

La MRAe relève par ailleurs que, à l'instar de ce qui a été indiqué ci-dessus à propos des mesures présentées dans l'étude d'impact, les impacts du projet d'extension de la ZAE sont évalués uniquement par rapport aux deux projets actuellement envisagés sur le site, et non au regard du projet d'extension en lui-même, quels que soient les projets de construction. En outre, si l'un ou l'autre de ces projets était modifié, ou ne se réalisait pas et était remplacé par un projet différent, les impacts seraient potentiellement différents et l'étude d'impact devrait donc être actualisée.

Un chapitre de l'étude d'impact décrit les effets cumulés du projet d'extension de la ZAE avec d'autres projets connus (p. 169-176). Les projets connus pris en compte sont notamment le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) multi-sites de Moussy-le-Neuf, situé à l'est de la commune¹², et le projet d'extension du site industriel voisin CSP dont la construction s'est achevée en 2020 (cf. p. 170). L'analyse des effets cumulés devra faire l'objet de compléments concernant l'impact sur les fonctionnalités agricoles et les eaux usées (cf. remarques des paragraphes 3.1 et 3.3 du présent avis).

Le résumé non technique, présenté au début de l'étude d'impact (p. 6-18), reprend de manière cohérente les informations apportées dans l'étude d'impact.

11 La MRAe rappelle que l'objectif de la démarche d'évaluation environnementale est notamment d'évaluer, dès le début de l'élaboration du projet, les impacts prévisibles sur l'environnement et la santé et de présenter des mesures adaptées pour éviter, réduire et le cas échéant compenser ces impacts.

12 Cf. brève description du projet de ZAC en note de bas de page n° 37.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF) identifie sur le secteur ouest du tissu urbain de la commune un « secteur d'urbanisation préférentielle » (p. 210). Contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact, il ne s'agit pas d'un « objectif d'urbanisation du secteur » (p. 208) mais d'une capacité d'extension permise à l'horizon 2030¹³. La MRAe rappelle que le SDRIF donne la priorité à la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels et au développement par densification dans les espaces déjà urbanisés.

Selon le plan local d'urbanisme (PLU) de Moussy-le-Neuf, le secteur de l'extension de la ZAE est concerné par les zonages 1AU_i (zone à urbaniser pour l'accueil d'activités économiques), U_i (zone urbanisée pour l'accueil d'activités économiques) et Nm¹⁴ (zone naturelle) (p. 190)¹⁵. La MRAe informe que le secteur fait également l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP), qui n'est pas présentée dans l'étude d'impact. L'OAP « Secteur de la Barogne » du PLU (disponible sur le site internet de la mairie¹⁶) indique que l'extension de la zone d'activités « permettrait à la commune de renforcer son équilibre habitat/emploi et de réduire les besoins en transports » et souligne l'opportunité économique liée à l'arrivée du métro du Grand Paris sur la commune du Mesnil-Amelot¹⁷ située à six kilomètres de Moussy-le-Neuf. Au regard de ces objectifs, il est indispensable pour la MRAe qu'une réflexion approfondie, qui fait actuellement défaut, soit menée et présentée dans l'étude d'impact démontrant que le projet d'extension tire bien parti de la desserte par le métro et contribue à la réduction des besoins en transport, (cf. les recommandations de la partie « 3.4 Déplacements et pollutions associées » du présent avis).

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente un court chapitre sur la justification du projet et du choix du site (« Solutions de substitution », p. 179). Il est indiqué que le projet d'extension de la ZAE se justifie car « aujourd'hui arrivée à ses limites géographiques et continuant d'attirer les investisseurs, la zone d'activités de la Barogne est en recherche d'expansion ». Le choix du site est motivé principalement par « son accessibilité depuis l'autoroute A1 sans traverser de zone d'habitation ». Aucune étude de solution alternative de localisation sur une échelle de territoire adaptée (échelle supra-communale a priori) n'est présentée, par exemple des terrains vacants dans des zones déjà urbanisés ou au contact direct de l'autoroute. La recherche d'implantations permettant de consommer moins d'espaces non bâtis n'est pas non plus évoquée (par exemple, sur des friches industrielles ou des terrains à réhabiliter).

Par ailleurs, la MRAe relève que l'étude d'impact du projet de construction de l'entrepôt Goodman France mentionne une réflexion menée au niveau de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France pour limiter le

13 Une « pastille » symbolise une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha et exprime une localisation indicative et non une délimitation. Le SDRIF permet l'ouverture à l'urbanisation mais n'y contraint pas.

14 Le secteur Nm correspond à la bande de terrain située le long de la voie ferrée évoquée précédemment. Il correspond à une « zone naturelle en bordure de la voie du TGV qui a vocation à recevoir des merlons anti-bruits composés de stockage de déchets inertes » (p. 195). L'étude d'impact indique que « la partie incluse dans l'extension de la ZAE de la Barogne ne comportera aucune construction ni aucune artificialisation » (p. 190) mais aussi qu'« il a été répondu favorablement à cette contrainte en créant des merlons et talus anti bruit composés du stockage de déchets inertes » (p. 195), ce qui est contradictoire et devra être clarifié.

15 Un extrait de la carte de zonage du PLU est présenté dans le dossier « loi sur l'eau » (annexe n° 14 « Étude de gestion des eaux pluviales – dossier au titre de la loi sur l'eau », p. 29).

16 https://www.moussy-le-neuf.fr/plan_local_urbanisme.aspx

17 Il s'agit de la ligne 17, qui reliera la gare de Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot. La mise en service du tronçon nord, entre Parc des Expositions et Le Mesnil-Amelot, est prévue à l'horizon 2030.

développement des activités logistiques en dehors de certaines zones. Il serait intéressant que l'étude d'impact du projet d'extension de la ZAE présente ces réflexions.

(4) La MRAe recommande d'approfondir la justification de l'extension de la zone d'activités, à une échelle territoriale adaptée, notamment au regard de la recherche de solutions moins consommatrices d'espaces non bâtis après réalisation d'un inventaire des espaces disponibles dans les autres ZAE relevant de l'établissement public de coopération intercommunale.

À l'échelle du projet, il est nécessaire de justifier la définition du périmètre retenu pour l'extension de la ZAE, en particulier les raisons et la pertinence de laisser une bande de terrain entre la voie ferrée et l'extension de la ZAE (au nord-ouest de l'extension de la ZAE), ce qui paraît compromettre la pérennité de la fonctionnalité agricole sur cet espace¹⁸. A minima, les réflexions menées pour la définition du périmètre d'extension de la ZAE au niveau du PLU de la commune devront être présentées.

(5) La MRAe recommande de présenter les raisons du périmètre retenu pour l'extension de la ZAE, notamment au regard du risque d'enclavement du secteur laissé en zone agricole au nord-ouest de ce périmètre.

Enfin, pour la MRAe, il importe également de justifier l'absence d'anticipation ayant conduit à une demande d'autorisation environnementale en régularisation d'aménagements déjà effectués, l'évaluation environnementale de ces aménagements et plus généralement de l'extension de la zone d'activités perdant de ce fait une partie de sa portée.

(6) La MRAe recommande de justifier l'absence d'anticipation ayant conduit à une demande d'autorisation environnementale en régularisation d'aménagements déjà effectués.

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

3.1. Consommation d'espaces agricoles et artificialisation des sols

Le projet entraîne la consommation d'au minimum 22 ha d'espaces agricoles. L'enjeu lié à cette consommation d'espaces non bâtis n'est pas identifié dans l'étude d'impact, alors qu'il constitue, selon la MRAe, l'un des principaux enjeux du projet d'extension de la ZAE. Au regard de cette consommation d'espaces et des impacts environnementaux induits¹⁹, il est attendu la mise en place de mesures d'évitement et de réduction efficaces et ambitieuses concernant l'optimisation des surfaces consommées, la réduction de l'artificialisation des sols, les impacts paysagers, la limitation des déplacements, etc.

(7) La MRAe recommande d'étudier les impacts du projet d'extension de la ZAE sur la consommation d'espaces agricoles et l'artificialisation des sols, et de mettre en place des mesures ambitieuses pour éviter, réduire et, à défaut, compenser les impacts induits par cette consommation.

18 La MRAe estime que la surface de cet espace enclavé entre la voie ferrée et l'extension de la ZAE est de l'ordre de trois hectares.

19 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.

Selon la MRAe, cette consommation d'espaces agricoles aura par ailleurs potentiellement des conséquences sur les fonctionnalités des espaces agricoles situés à proximité. L'étude d'impact n'apporte aucune information sur ces exploitations qui pourraient être concernées et les mesures qui pourraient être mises en place, par exemple le rétablissement de chemins agricoles²⁰. Par ailleurs, l'étude d'impact ne précise pas si le projet est soumis à la réalisation d'une étude préalable de compensation agricole collective²¹.

La MRAe relève qu'il convient par ailleurs d'étudier les impacts cumulés éventuels avec d'autres projets d'urbanisation sur la commune ou sur les communes voisines, sur les activités agricoles.

(8) La MRAe recommande d'étudier les impacts du projet d'extension de la ZAE sur les fonctionnalités agricoles, ainsi que ses impacts cumulés éventuels avec d'autres projets d'urbanisation.

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 projet 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. 54 et 55). L'étude d'impact ne fournit aucune analyse de la perception du secteur de l'extension de la ZAE 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.

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

Les impacts paysagers du projet d'extension de la ZAE sont décrits uniquement au regard des caractéristiques des entrepôts Goodman France et Parcolog Gestion prévus sur chacun des lots (caractéristiques architecturales, description des façades, aménagements paysagers) (p. 147-160). Aucun projet paysager de la ZAE en tant que telle n'est présenté²².

La MRAe constate que les constructions prévues ou susceptibles de s'implanter sur l'extension de la ZAE sont des bâtiments de taille imposante²³, dont l'impact visuel sera important du fait de leur situation en limite de

20 L'OAP définie par le PLU de la commune sur ce secteur (OAP Secteur de la Barogne) mentionne l'aménagement d'un chemin agricole, avec un tracé indicatif nord-sud.

21 Le projet étant soumis à évaluation environnementale systématique et consommant plus d'un hectare de terres agricole, il 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.

22 Le dossier de permis d'aménager délivré en 2017 indique notamment, dans la notice de présentation, que « *dans le cas de l'aménagement des parcelles par les logisticiens, un cahier des charges fixant les conditions d'implantation et d'exploitation des installations logistiques établira diverses recommandations visant à assurer la meilleure intégration des installations dans le paysage [...]* » (Pièce PA2 « *Notice décrivant le terrain et le projet d'aménagement prévu* », p. 7). Ce cahier des charges n'est pas fourni dans le dossier d'autorisation environnementale, ni évoqué dans l'étude d'impact.

23 À titre indicatif, la MRAe estime, au vu des plans fournis, que la longueur du bâtiment Goodman France sera de l'ordre de 480 m et sa largeur de l'ordre de 125 m. Sa hauteur sera de 13,95 m (cf. étude d'impact, p. 22), ce qui correspond approximativement à un immeuble de 5 étages.

l'urbanisation et dans un paysage ouvert de plaine. Si les merlons implantés le long de la voie ferrée restreignent les vues sur le site depuis le nord, les constructions seront bien visibles depuis le sud et notamment depuis la route de Choisy. En outre, à plus grande échelle (intercommunale), on observe sur le territoire une multiplication d'entrepôts de très grandes dimensions qui transforment 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 contribuent à banaliser le paysage. La qualité du traitement des limites de l'extension de la ZAE, avec le tissu urbain et avec les parcelles agricoles, est donc particulièrement importante.

L'étude d'impact rappelle les mesures d'insertion paysagère prévues par les maîtres d'ouvrage des deux projets d'entrepôts. Des haies seront notamment plantées sur le pourtour de chaque parcelle. Ces aménagements sont décrits essentiellement à l'aide de plans²⁴. Il manque des descriptions plus précises (largeur des haies, type de plantations envisagées, selon le côté du projet concerné), notamment pour les haies situées à l'interface avec les terres agricoles. Il manque également des visualisations des projets à hauteur humaine²⁵, pour permettre d'appréhender l'impact visuel des bâtiments depuis les différents points d'où ils seront perçus²⁶. La MRAe rappelle enfin que l'insertion paysagère ne peut se réduire à la dissimulation des constructions par la végétation. Elle doit d'abord reposer sur les volumes, les dimensions, les matériaux et l'orientation des édifices, sur l'organisation du nivellement du terrain et la composition des éléments végétaux, en lien avec les caractéristiques du site.

(10) La MRAe recommande

- d'étudier les impacts paysagers du projet d'extension de la ZAE et de présenter le parti d'aménagement paysager de la ZAE en elle-même ;
- de décrire plus précisément et d'illustrer davantage les mesures d'insertion paysagère des projets de construction envisagées.

3.3. Gestion de l'eau

L'emprise du projet d'extension de la ZAE présente une légère pente vers le sud. Le cours d'eau le plus proche est la Biberonne, qui circule à l'est de la ville de Moussy-le-Neuf (p. 68-72). Les tests d'infiltration réalisés montrent des perméabilités des sols plutôt faibles (p. 59-65).

Le projet d'extension de la ZAE de la Barogne entraînera l'imperméabilisation des sols d'une partie du périmètre. La MRAe relève que, selon le dossier « loi sur l'eau » fourni en annexe²⁷, le projet imperméabilisera totalement environ 16 ha de sols (bâtiments, voiries et surfaces étanches). L'étude d'impact ne propose aucune mesure pour réduire cette imperméabilisation²⁸.

24 Plan p. 149 pour le projet de bâtiment Goodman France (« Plan de paysagement »). Plan p. 159 pour le projet de bâtiment Parcolog Gestion.

25 Quelques photomontages montrant l'insertion de l'entrepôt Goodman France dans son environnement proche, à hauteur humaine, sont présentés (p. 29). S'agissant du bâtiment Parcolog Gestion, seule une vue aérienne est présentée (p. 159), ce qui ne permet pas de se rendre compte de son impact visuel tel qu'il sera perçu par la population.

26 Il convient de présenter des visualisations des projets y compris à court terme quand la végétation ne sera que peu développée.

27 Cf. annexe n°14 « Étude de gestion des eaux pluviales – dossier au titre de la loi sur l'eau », p. 23. Les chiffres sont donnés pour le projet tel qu'envisagé actuellement, c'est-à-dire avec la construction des entrepôts Goodman France et Parcolog Gestion.

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

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 des parcelles (pluies de 10 mm) et une rétention à la parcelle d'une pluie de retour de vingt ans, avant rejet au réseau d'assainissement communal avec un débit de fuite limité à 1 l/s/ha. L'étude d'impact ne précise pas que ces principes sont imposés par le règlement d'assainissement de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France²⁹.

Pour chaque lot et pour la voirie, les dispositifs prévus pour assurer cette gestion sont décrits (p. 99-129). Les ouvrages de rétention ont été dimensionnés en prenant en compte le bassin versant amont intercepté par le projet, conformément aux exigences des dispositions du code de l'environnement dites « loi sur l'eau », ainsi que le volume nécessaire à la rétention des eaux d'extinction d'incendie. 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.

Pour la voie de desserte (extension de la rue du Petit Marteau), les dispositifs de gestion prévus sont des ouvrages enterrés : un dispositif de rétention enterré de type « tubosider » de 2 m de diamètre et d'une longueur de 58 m, dont l'implantation n'est pas précisée³⁰, et un système d'infiltration enterré³¹ situé dans l'îlot central du rond-point (p. 118-24). L'étude d'impact n'indique pas si ces dispositifs sont d'ores et déjà mis en place ou seront installés ultérieurement, il conviendra de le préciser. En outre, le choix de ne pas mettre de dispositifs à ciel ouvert (de type noues plantées par exemple)³² devra être justifié. La MRAe remarque notamment que les ouvrages enterrés, plus difficiles d'accès, sont plus difficiles et plus coûteux à entretenir³³.

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. 110, 118 et 126). Pour les entrepôts, l'entretien sera à la charge de l'exploitant de chaque site. Pour la voirie, l'étude d'impact n'indique pas qui aura la charge de cet entretien. En effet, selon le permis d'aménager³⁴, il est prévu la rétrocession de la voirie à la commune ; ce n'est donc pas l'aménageur de la ZAE qui aurait la charge de cet entretien. Il convient donc de s'assurer de l'accord de la collectivité concernée sur les modalités de suivi et d'entretien des dispositifs de gestion des eaux pluviales installés sur la voirie.

(11) La MRAe recommande de :

- Indiquer si les dispositifs de gestion des eaux pluviales de la voie de desserte sont déjà installés et préciser la localisation de l'ouvrage de rétention enterré ;
- expliquer comment le bon fonctionnement dans le temps des ouvrages pourra être assuré.

29 Ces informations sont indiquées dans le dossier « loi sur l'eau » (annexe n° 14 « Étude de gestion des eaux pluviales – dossier au titre de la loi sur l'eau », p. 30-34).

30 Hormis ses dimensions, l'étude d'impact n'indique pas ce qu'est un dispositif de rétention « de type tubosider », ni sa localisation. Selon le dossier « loi sur l'eau » (annexe n°14, p. 22), ce dispositif est situé sous la chaussée (déjà construite) de la rue du Petit Marteau.

31 Le principe de fonctionnement de ce bassin d'infiltration enterré est décrit p. 123.

32 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).

33 En outre, les défauts d'entretien des dispositifs enterrés sont peu visibles.

34 Le permis d'aménager autorisant l'extension de la ZAE de la Barogne indique dans son article 4 que « des conventions seront à mettre en place entre l'aménageur et la commune ou les exploitants de réseaux pour la rétrocession des voiries et des différents réseaux ».

L'étude d'impact a évalué les eaux usées supplémentaires liées au projet d'extension de la ZAE, sur la base du nombre de personnes prévues sur chaque entrepôt, sans traduire la charge polluante en équivalents-habitants³⁵ (p. 98). Elle précise que la station d'épuration de Moussy-le-Neuf a une capacité de 4 000 équivalents-habitants (p. 98) et indique, sans le démontrer, que cette station d'épuration est « *suffisamment dimensionnée pour traiter les eaux usées des deux bâtiments projetés sur l'extension de la ZA de la Barogne* » (p. 182). La MRAe relève que le portail d'information sur l'assainissement communal³⁶ mentionne, pour cette station d'épuration, une charge entrante actuelle de 4 164 équivalents-habitants et un fonctionnement conforme en équipement et en performance (données 2019).

Le chapitre relatif aux effets cumulés indique qu'un autre projet d'urbanisation important³⁷ entraînant une augmentation de la quantité des eaux usées est prévu sur la commune et que la construction d'une nouvelle station d'épuration d'une capacité de 7 000 équivalents-habitants est envisagée (p. 175), sans toutefois donner plus d'informations à ce sujet, notamment en termes d'échéance.

(12) La MRAe recommande de démontrer que la station d'épuration de Moussy-le-Neuf, éventuellement doublée d'une autre station dont la construction serait projetée, aura la capacité de traiter les eaux usées supplémentaires liées au projet d'extension de la ZAE en tenant compte du développement de l'urbanisation prévisible sur la commune.

3.4. Déplacements et pollutions associées

L'étude d'impact mentionne que la ZAE de la Barogne est desservie par quatre lignes de bus (p. 38 et 39), 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 secteur est éloigné des gares de transports en commun ferrés : les gares les plus proches sont situées à plus de huit kilomètres (gare RER D de Louvres) et neuf kilomètres (gare RER B Aéroport Paris-Charles de Gaulle)³⁸.

(13) 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 secteur.

L'étude d'impact indique que l'extension de la ZAE de la Barogne bénéficie d'une bonne desserte routière : elle est située à proximité immédiate de la route de Choisy, qui permet d'atteindre la route départementale D16, elle-même reliée à l'autoroute A1 (Figure 3). La MRAe souligne que l'accès à l'autoroute est indirect car il nécessite de parcourir sept kilomètres.

À l'heure actuelle, la circulation routière sur le secteur est fluide aux heures de pointe, avec toutefois, dans la zone d'activités, une forte proportion de poids lourds (plus d'un tiers du trafic), du fait de sa vocation logistique (p. 48).

35 Un équivalent-habitant (EH) est une unité de mesure caractérisant la charge polluante des eaux usées : 1 EH = 60 g de DBO5/jour (DBO5 : demande biochimique en oxygène pendant cinq jours). La charge polluante liée aux effluents de l'extension de la ZAE a été estimée à 5,85 kg de DBO5/jour, soit, selon un calcul effectué par la MRAe, 97,5 équivalents-habitants.

36 <http://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/>

37 Il s'agit de la zone d'aménagement concerté (ZAC) multi-sites de Moussy-le-Neuf, qui 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 ha.

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

Les déplacements routiers générés par le projet d'extension de la zone d'activités ont été estimés à partir des données des deux projets de construction envisagés (Goodman France et Parcolog Gestion), soit environ 280 poids lourds et 390 véhicules légers par jour³⁹. L'étude d'impact indique les augmentations de trafic prévisibles sur les routes du secteur (p. 144). Le projet entraînera notamment un triplement du trafic de poids lourds sur la route de Choisy. L'étude d'impact conclut à « *un faible impact global des véhicules légers prévus sur la zone* », en raison de la circulation routière existante sur le secteur, et à « *un impact à relativiser* » pour le trafic poids lourds, en raison de la présence de voirie adaptée et ne traversant pas de zone d'habitation (p. 144 et 145).

La MRAe relève néanmoins d'une part que ce flux, longeant les quartiers résidentiels ouest de Vemars, génèrera des nuisances sonores pour les riverains, et d'autre part que rien ne contraindra la circulation induite par le projet de rester sur cet itinéraire qui n'est pas le plus direct⁴⁰.

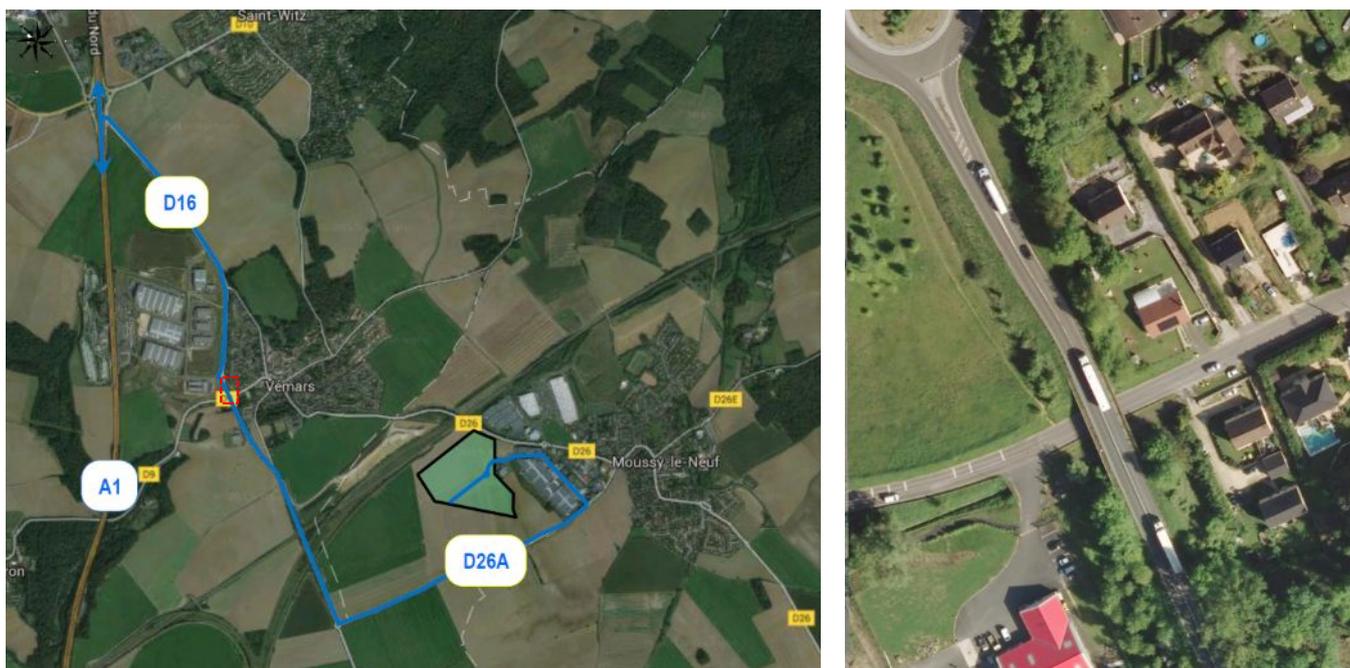


Figure 3: Desserte routière de l'extension de la ZAE de la Bargone (source : étude d'impact, p. 38).
et détail au droit des quartiers ouest de Vemars localisé par le rectangle rouge sur la première image (source : Géoportail).

L'étude d'impact fait également état des conclusions de l'étude de circulation réalisée pour le projet de construction de l'entrepôt logistique Goodman France (qui ne prend donc pas en compte l'ensemble des trafics induits par l'extension de la zone d'activités). Cette étude, qui est de bonne qualité, montre que l'augmentation

39 L'étude de circulation réalisée pour le projet de construction de l'entrepôt logistique Goodman France, jointe en annexe, indique des chiffres différents de ceux de l'étude d'impact (soit 200 poids lourds et 270 véhicules légers pour le projet Goodman, p. 144), avec notamment un nombre plus élevé de poids lourds (288 poids lourds par jour) mais moins de véhicules légers (199 véhicules légers par jour) pour le projet Goodman (cf. annexe n° 2 « *Projet logistique Goodman à Moussy-le-Neuf – Étude d'impact sur les déplacements* », p. 22).

40 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 Vemars, 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)

de trafic liée à ce seul entrepôt n'indura pas de difficulté particulière de fonctionnement, à court terme (2022) comme à long terme⁴¹ (p. 145-147).

(14) La MRAe recommande de présenter une étude de trafic prenant en compte l'ensemble des trafics induits par l'extension de la zone d'activités et évaluer les nuisances sonores générées pour les habitations situées à Vémars le long de la RD26.

La répartition modale de l'ensemble des déplacements générés par l'extension de la zone d'activités n'est pas précisée dans l'étude d'impact, il conviendra de l'étudier. La MRAe relève 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 particulier⁴². Pour autant, l'étude d'impact ne présente aucune mesure visant à réduire les déplacements routiers en voiture individuelle. Aucune mesure favorisant l'utilisation des transports en commun n'est proposée (aménagement d'arrêts de bus ou amélioration de la desserte par exemple). Aucune mesure favorisant les déplacements cyclables ou piétons n'est indiquée, que ce soit en termes d'aménagements au sein de l'extension de la ZAE ou de mesures imposées à chaque preneur de lot (nombre de places de stationnement vélo par exemple), alors que le projet envisage le « *recrutement de personnel local* » susceptible d'emprunter ces modes de transport (p. 216, chapitre « *Compatibilité avec le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)* »).

(15) 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 favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

L'étude d'impact présente la réglementation qui s'applique aux ICPE en termes de nuisances sonores, notamment les émergences⁴³ 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. 43). Pour le projet, la ZER à considérer est le quartier d'habitations situé à environ 500 m 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 l'emprise du projet⁴⁴ et en un point dans la ZER correspondant aux habitations à Vémars (cf. « *carte des différents emplacements des points de mesure* », p. 45). 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)⁴⁵ la nuit. Sur la ZER, ils sont de 38,5 dB(A) le jour et de 29,5 dB(A)⁴⁶ la nuit, ce qui correspond à un environnement sonore qualifié de « très

41 Les évolutions urbaines et du réseau routier prises en compte pour l'horizon « long terme » sont détaillées dans l'étude d'impact (p. 146).

42 Ces informations sont données dans l'étude de trafic réalisée pour le projet de construction de l'entrepôt logistique Goodman France, fournie en annexe. Cette étude s'appuie d'ailleurs sur une forte proportion d'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail (90 %) (cf. annexe n°2 « *Projet logistique Goodman à Moussy-le-Neuf – Étude d'impact sur les déplacements* », p. 8 et 22).

43 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).

44 Quatre points de mesures sont situés en limite de propriété du lot 1 (lot Goodman France). Un cinquième point virtuel a également été pris en compte, en limite sud de l'extension de la ZAE, pour tenir compte du lot 2 (lot Parcolog Gestion). Les niveaux sonores au point virtuel ont été estimés à partir de la mesure réalisée au point 3 (p. 44).

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

46 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. 46), 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.

calme »⁴⁷. Comme l'explique l'étude acoustique jointe en annexe, 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 mesure⁴⁸.

S'agissant des impacts sonores du projet, l'étude d'impact se contente d'indiquer que chaque entrepôt devra respecter les niveaux de bruit à ne pas dépasser qui seront définis dans l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter. Elle rappelle toutefois que l'absence d'habitations à proximité de la zone d'activités et de l'itinéraire d'accès à l'autoroute A1 permettra de minimiser les nuisances sonores (p. 142). L'impact sonore lié à l'augmentation de trafic sur les routes n'a pas été évalué.

S'agissant des pollutions atmosphériques, une étude a été conduite afin d'estimer les émissions atmosphériques supplémentaires liées au trafic généré par l'extension de la zone d'activités, ainsi que les augmentations de concentrations pour les principaux polluants (sur un rayon de deux kilomètres autour du site). Les résultats montrent que le projet n'aura pas d'impact sanitaire significatif sur la population riveraine ou les travailleurs (p. 134).

3.5. Énergie et changement climatique

L'étude d'impact n'indique pas si une étude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables a été réalisée, en application du VII de l'article R.122-5 du code de l'environnement⁴⁹. La MRAe rappelle que l'objet de cette étude est de réfléchir à des scénarios d'approvisionnement en énergie comportant une part d'énergie renouvelable et de déterminer les solutions intéressantes au vu des caractéristiques du projet d'aménagement. Cette étude doit être réalisée bien en amont de la construction des bâtiments, afin de permettre la mise en œuvre des solutions étudiées (notamment dans le cas de solutions mutualisées de production de chaleur).

S'agissant de la consommation d'énergie, l'étude d'impact rappelle des généralités : « *Les activités logistiques [...] sont principalement consommatrices d'énergie électrique* », « *Les bâtiments projetés présenteront une bonne isolation thermique permettant d'optimiser le chauffage* » (p. 180). Elle décrit les dispositifs qui seront mis en œuvre par chaque entrepôt pour assurer le chauffage des locaux (chaudières à gaz) (p. 24 et 25). Elle mentionne que le projet de construction de l'entrepôt Goodman France prévoit la mise en place de panneaux photovoltaïques en toiture (p. 180). La MRAe remarque que la mise en place de cette mesure relève de la seule volonté du maître d'ouvrage de l'entrepôt Goodman France. Il convient, selon la MRAe, que l'aménageur de la ZAE présente des mesures pour développer la production d'énergie renouvelable, mesures qui pourront être imposées aux futurs acquéreurs.

(16) La MRAe recommande de préciser les mesures prévues pour développer la production d'énergie renouvelable.

Par ailleurs, il y a lieu d'évaluer la contribution aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique⁵⁰ du projet et, pour ce faire, de déterminer le bilan carbone global du projet.

47 Cf. étude acoustique jointe en annexe n° 1 (p. 14/20 de la version numérique de cette annexe).

48 Cf. étude acoustique jointe en annexe n° 1 (p. 10, 12 et 13/20 de la version numérique de cette annexe).

49 Article R.122-5 du code de l'environnement : « VII. – Pour les actions ou opérations d'aménagement devant faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone en application de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, l'étude d'impact comprend, en outre, les conclusions de cette étude et une description de la façon dont il en est tenu compte. »

50 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 ».

(17) La MRAe recommande de réaliser un bilan carbone global du projet, incluant la voie de desserte.

3.6. Risques technologiques

L'étude d'impact mentionne la présence d'activités industrielles relevant de la législation des ICPE à proximité du site (p. 41-43). Elle indique qu'aucune de ces installations industrielles « n'est susceptible de présenter des risques pour les deux établissements projetés sur l'extension de la ZA de la Barogne » (p. 43). La MRAe signale que l'entrepôt CSP, spécialisé dans le stockage de produits pharmaceutiques et situé à l'est de l'extension de la ZAE, est classé « Seveso seuil bas »⁵¹. La MRAe précise toutefois que l'étude de dangers réalisée en 2019 dans le cadre de l'extension de cet entrepôt montre qu'en cas d'incendie, des effets thermiques sortiraient des limites de propriété, mais sans concerner l'emprise du projet d'extension de la ZAE.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique qu'une ligne électrique à très haute tension (225 kV) est présente en bordure sud-ouest du site, à une distance suffisante pour ne pas entraîner de mesures particulières. Elle précise que le gestionnaire de la ligne électrique a été contacté et qu'il a formulé des recommandations techniques visant à garantir la sécurité des biens et des personnes et à préserver l'intégrité des ouvrages électriques (p. 39 et 40).

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.

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.

51 Établissements « Seveso » : classification de certains établissements industriels présentant des risques d'accidents majeurs, issue des directives européennes dites « Seveso ». Il existe deux seuils, « Seveso seuil bas » et « Seveso seuil haut », en fonction des quantités et des types de produits dangereux présents sur le site. Les établissements « Seveso » sont soumis à des obligations spécifiques en matière de gestion des risques d'accidents majeurs.

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de décrire l'état actuel du terrain, pour la parfaite information du public, et de préciser les travaux déjà effectués.....7
- (2) La MRAe recommande d'explicitier le projet de « l'éventuelle extension » et d'en évaluer l'impact environnemental.....8
- (3) La MRAe recommande d'évaluer les impacts potentiels du projet d'extension de la ZAE sur l'environnement et la santé et de proposer des mesures, que l'aménageur réalisera ou qui seront imposées aux acquéreurs de lot, pour les éviter, les réduire ou, à défaut, les compenser.....9
- (4) La MRAe recommande d'approfondir la justification de l'extension de la zone d'activités, à une échelle territoriale adaptée, notamment au regard de la recherche de solutions moins consommatrices d'espaces non bâtis après réalisation d'un inventaire des espaces disponibles dans les autres ZAE relevant de l'établissement public de coopération intercommunale.....11
- (5) La MRAe recommande de présenter les raisons du périmètre retenu pour l'extension de la ZAE, notamment au regard du risque d'enclavement du secteur laissé en zone agricole au nord-ouest de ce périmètre.....11
- Enfin, pour la MRAe, il importe également de justifier l'absence d'anticipation ayant conduit à une demande d'autorisation environnementale en régularisation d'aménagements déjà effectués, l'évaluation environnementale de ces aménagements et plus généralement de l'extension de la zone d'activités perdant de ce fait une partie de sa portée.....11
- (6) La MRAe recommande de justifier l'absence d'anticipation ayant conduit à une demande d'autorisation environnementale en régularisation d'aménagements déjà effectués.....11
- (7) La MRAe recommande d'étudier les impacts du projet d'extension de la ZAE sur la consommation d'espaces agricoles et l'artificialisation des sols, et de mettre en place des mesures ambitieuses pour éviter, réduire et, à défaut, compenser les impacts induits par cette consommation.....11
- (8) La MRAe recommande d'étudier les impacts du projet d'extension de la ZAE sur les fonctionnalités agricoles, ainsi que ses impacts cumulés éventuels avec d'autres projets d'urbanisation.....12
- (9) La MRAe recommande de présenter une analyse du contexte paysager du site du projet, notamment concernant la perception du site depuis des points de vue extérieurs proches et lointains.....12
- (10) La MRAe recommande - d'étudier les impacts paysagers du projet d'extension de la ZAE et de présenter le parti d'aménagement paysager de la ZAE en elle-même ; - de décrire plus précisément et d'illustrer davantage les mesures d'insertion paysagère des projets de construction envisagées. 13

- (11) La MRAe recommande de : - Indiquer si les dispositifs de gestion des eaux pluviales de la voie de desserte sont déjà installés et préciser la localisation de l'ouvrage de rétention enterré ; -expliquer comment le bon fonctionnement dans le temps des ouvrages pourra être assuré.....14
- (12) La MRAe recommande de démontrer que la station d'épuration de Moussy-le-Neuf, éventuellement doublée d'une autre station dont la construction serait projetée, aura la capacité de traiter les eaux usées supplémentaires liées au projet d'extension de la ZAE en tenant compte du développement de l'urbanisation prévisible sur la commune.....15
- (13) 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 secteur.....15
- (14) La MRAe recommande de présenter une étude de trafic prenant en compte l'ensemble des trafics induits par l'extension de la zone d'activités et évaluer les nuisances sonores générées pour les habitations situées à Vémars le long de la RD26.....17
- (15) 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 favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.....17
- (16) La MRAe recommande de préciser les mesures prévues pour développer la production d'énergie renouvelable.....18
- (17) La MRAe recommande de réaliser un bilan carbone global du projet, incluant la voie de desserte.....19