



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré**  
**de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-**  
**de-France sur le projet de construction d'un entrepôt**  
**par la société Parcolog Gestion au Mesnil-Amelot (77)**

N°MRAe 2021 – 1741  
du 18 novembre 2021

# Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un entrepôt, situé au Mesnil-Amelot (77), porté par la société Parcolog Gestion et sur l'étude d'impact associée de juillet 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de demande d'autorisation environnementale, au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement.

Le bâtiment projeté est localisé sur le lot 4 de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « La Chapelle de Guivry », occupant une surface estimée à 72 hectares. Le projet d'aménagement de cette ZAC fait également l'objet d'un avis de l'autorité environnementale émis à la même date que le présent avis.

L'entrepôt projeté occupe une surface au sol de 61 141 m<sup>2</sup> sur un terrain d'une superficie de 142 543 m<sup>2</sup>. Les activités réalisées au sein de cet entrepôt seront la réception et le stockage de différentes marchandises ainsi que la préparation de commandes et l'expédition de ces commandes.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe concernent :

- l'eau ;
- l'insertion paysagère ;
- les déplacements ;
- les risques sanitaires liés aux pollutions ;
- les risques industriels ;
- les servitudes de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle ;
- les effets cumulés avec d'autres projets.

Les principales recommandations de la MRAe sont de :

- justifier le projet au regard de solutions alternatives moins consommatrices d'espaces non artificialisés et d'énergie ;
- analyser le traitement paysager du projet en cohérence avec les prescriptions relevant de l'aménagement de la ZAC et permettant de caractériser l'insertion paysagère du bâtiment projeté dans son environnement ;
- présenter l'état initial des aménagements et des déplacements en modes actifs dans le périmètre d'étude du site, et préciser la localisation et le nombre de stationnements vélos sur le site ;
- préciser les modalités de suivi des niveaux de bruit générés par le projet ;
- présenter les éventuels effets dominos des phénomènes dangereux générés à l'extérieur du site, ainsi qu'une analyse de la possibilité de mutualisation des moyens de défense contre l'incendie à l'échelle de la ZAC ;
- démontrer la pertinence des dispositions constructives au regard des interventions pompiers en cas d'incendie ;
- réaliser un bilan carbone global du projet et définir des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation en conséquence ;
- élargir et approfondir l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets et définir des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation en conséquence.

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
<b>1. Présentation du site.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte et présentation du site.....	5
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	7
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	7
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>8</b>
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	8
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	9
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>10</b>
3.1. L'eau.....	10
3.2. L'insertion paysagère.....	11
3.3. Les déplacements.....	13
3.4. Les risques sanitaires liés à la pollution de l'air.....	14
3.5. Les risques sanitaires liés à la pollution sonore.....	16
3.6. Les risques technologiques.....	17
3.7. Les servitudes de l'aéroport Paris Charles de Gaulle.....	19
3.8. L'énergie et le changement climatique.....	20
3.9. Les effets cumulés avec d'autres projets.....	20
<b>4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....</b>	<b>21</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>22</b>
<b>Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....</b>	<b>23</b>

# Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet de Seine-et-Marne pour rendre un avis, dans le cadre d'une procédure de demande d'autorisation environnementale, sur le projet de construction d'un entrepôt au Mesnil-Amelot (77) porté par la société Parcolog Gestion, et sur l'étude d'impact<sup>1</sup> associée datée de juillet 2021.

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 22 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 22 septembre 2021, dont la réponse a été réceptionnée par courrier en date du 14 octobre 2021.

La MRAe s'est réunie le 18 novembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction de trois entrepôts.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, et 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 explicite, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à la pagination de la version non numérique de 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'environnement<sup>2</sup> 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 site

### 1.1. Contexte et présentation du site

La société Parcolog Gestion souhaite construire un entrepôt au sein de la ZAC « La Chapelle de Guivry », localisée sur le territoire de la commune du Mesnil-Amelot (77). Ce projet, situé sur un terrain d'une surface de 142 543 m<sup>2</sup>, comprend :

- la construction d'un bâtiment développant au total une surface au sol de 61 141 m<sup>2</sup> ;
- la construction de parkings et de voiries pour accueillir les véhicules légers et les poids-lourds pour une surface totale de 36 792 m<sup>2</sup> ;
- l'aménagement d'espaces verts comprenant notamment un bassin et une zone d'infiltration pour une surface totale de 42 731 m<sup>2</sup>.

Selon l'étude d'impact, le bâtiment, dont la hauteur sera de 15 mètres, est constitué de (p.10) :

- cinq cellules de stockage représentant une surface d'entreposage de 58 751 m<sup>2</sup> ;
- un local de charge d'une surface de 780 m<sup>2</sup> ;
- un poste de garde d'une surface de 41 m<sup>2</sup> ;
- des locaux techniques d'une surface de 242 m<sup>2</sup> ;
- des bureaux et locaux sociaux d'une surface de 980 m<sup>2</sup>, situés au rez-de-chaussée ;
- des bureaux et locaux d'une surface totale de 1 864 m<sup>2</sup>, situés aux premier et second étages du bâtiment.

La surface totale de plancher du projet s'élève à 62 416 m<sup>2</sup>.

---

2 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).

La ZAC « La Chapelle de Guivry » comprend un ensemble de terrains situés à l'est du territoire de la commune du Mesnil-Amelot et en limite urbaine. Cette ZAC est située à proximité immédiate de l'accès est du complexe aéroportuaire Paris Charles-de-Gaulle et à environ 20 kilomètres de Paris. Localisée rue de la Chapelle et correspondant à la zone AUX<sup>3</sup> du plan local d'urbanisme (PLU) communal en date du 17 novembre 2015, cette ZAC comprend la création de dix lots sur une emprise totale de 72 hectares. Le bâtiment projeté par la société Parcolog Gestion occupe le lot n°4 de la ZAC. Il se trouve à proximité immédiate de plusieurs axes routiers (D 401, D 212 et N 1104) permettant de rejoindre rapidement des axes routiers plus importants (N 2 et A 1).



Figure 1 : localisation du projet d'entrepôt porté par la société Parcolog Gestion (source : p.9 de l'étude d'impact)

L'étude d'impact indique que le bâtiment projeté est destiné à un usage d'entrepôt et qu'aucune activité de production ou de fabrication ne sera mise en œuvre sur le site (p.13). Le document intitulé « Pièce jointe n°7 – Note de présentation non technique » précise que (p.8 à p.10) :

- l'entrepôt est destiné à accueillir une activité de logistique de marchandises diverses potentiellement combustibles : denrées alimentaires, palettes, eau de javel, alcools de bouche... ;
- l'effectif présent sur le site s'élèvera à 280 personnes ;
- l'entrepôt génèrera une activité du lundi au samedi 24 heures sur 24 ;
- l'entrepôt se présente sous la forme d'un rectangle d'une longueur de 480 m et d'une largeur de 123 m.

3 D'après le plan local d'urbanisme, une zone AUX est une zone à urbaniser destinée à accueillir des activités, des entrepôts, des bureaux et des commerces.

La MRAe relève que certaines informations relatives à la description du projet sont manquantes, notamment le nombre de places de stationnement dédiées aux véhicules légers et aux poids-lourds et le nombre de quais. Elle relève également l'absence de plan masse du projet dans l'étude d'impact, et que celle-ci ne précise pas si l'installation de panneaux photovoltaïques est prévue sur la toiture du bâtiment conformément à l'article L.111-18 du code de l'urbanisme.

L'autorisation environnementale est sollicitée au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement et tient lieu :

- de demande d'autorisation au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement pour les rubriques suivantes :
  - ✓ rubrique 1510-1 pour une capacité maximale de stockage évaluée à 90 000 t ;
  - ✓ rubrique 2910-A-2 pour la chaufferie associée à l'entrepôt et alimentée au gaz naturel de puissance égale à 1,8 MW (deux chaudières) ;
  - ✓ rubrique 1185-2 pour les groupes froids contenant des gaz à effet de serre fluorés (300 kg) ;
  - ✓ rubrique 2925-1 pour les ateliers de charge d'accumulateurs d'une puissance maximale évaluée à 500 kW.
- de demande d'autorisation au titre de la législation des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L.214-3 du code de l'environnement pour la rubrique suivante : 2.1.5.0 concernant le rejet des eaux pluviales sur le sol.

**(1) La MRAe recommande de présenter un plan masse du projet et d'en préciser la description (installation éventuelle en toiture de panneaux photovoltaïques, nombre de places de stationnement de véhicules légers et de poids-lourds et nombre de quais.**

## 1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

Le projet va faire l'objet d'une enquête publique conformément aux articles L.123-1-A et R.123-1 du code de l'environnement.

## 1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

La MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivants :

- l'eau (les eaux superficielles et les eaux souterraines) ;
- l'insertion paysagère ;
- les déplacements ;
- les risques sanitaires liés aux pollutions : pollution de l'air et pollution sonore ;
- les risques industriels ;
- les servitudes de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle

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

Les autres enjeux environnementaux abordés dans le dossier ne font pas l'objet de développement particulier dans le cadre du présent avis, celui-ci ne prétendant pas à l'exhaustivité.

## 2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact aborde les différentes thématiques environnementales et est de bonne qualité dans son ensemble. Ce document permet d'appréhender correctement les enjeux liés au site. Des études spécifiques ont été réalisées notamment pour les principaux enjeux identifiés (étude de dangers, étude acoustique, étude sanitaire). Elles sont annexées au dossier de demande d'autorisation environnementale et permettent de disposer d'informations complémentaires. Toutefois, la MRAe relève l'absence d'une étude spécifique concernant la gestion des eaux pluviales.

Le résumé non technique, dont l'objectif principal est de présenter une synthèse du projet à tous les lecteurs, est complet et accessible.

### 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact identifie les différents documents de planification existants et présente une analyse de l'articulation du projet avec les objectifs portés par ces documents (p.180 à p.203) :

- concernant le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013, l'étude d'impact précise que le terrain, occupé par le projet, est identifié comme étant un espace destiné à l'urbanisation et n'impacte pas de continuités écologiques identifiées ou de zones naturelles ;
- concernant le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune du Mesnil-Amelot approuvé le 17 novembre 2015 et dernièrement modifié le 10 décembre 2018, le projet est situé en zone AUX destinée à accueillir des activités économiques, des entrepôts, des bureaux et des commerces ; l'étude d'impact ne mentionne pas l'existence de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) applicable à cette zone ;
- concernant le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie (SDAGE) approuvé le 29 octobre 2009, l'étude d'impact présente les actions mises en place sur le site pour répondre à ses grandes orientations ;
- concernant le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) arrêté le 14 décembre 2012, l'étude d'impact présente les grandes orientations portées par ce document et conclut à la compatibilité du projet, notamment par la construction de l'entrepôt conformément aux exigences réglementaires en matière de consommation énergétique ;
- concernant le plan régional santé environnement 3 (PNSE 3) approuvé en octobre 2017, l'étude d'impact en présente les grands axes et les actions mises en place sur le site pour y répondre : limitation de la vitesse à 30 km/h sur le site, arrêt du moteur des véhicules pendant les opérations de chargement et de déchargement, utilisation de chariots électriques ;
- concernant le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) adopté le 21 octobre 2013, l'étude d'impact indique que les objectifs de ce schéma sont intégrés au SDRIF, avec lequel le projet est compatible ;
- concernant le plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France arrêté le 31 janvier 2018 et le plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF) approuvé le 19 juin 2014, l'étude d'impact présente les différents défis mentionnés dans les documents et mentionne les actions mises en œuvre sur le site pour y répondre.



De plus, l'étude d'impact comporte une analyse de l'articulation du projet avec les différents documents de planification relatifs au traitement des déchets :

- le plan régional d'Île-de-France d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA) approuvé le 26 novembre 2009 ;
- le plan régional d'Île-de-France d'élimination des déchets dangereux (PREDD) approuvé le 26 novembre 2009 ;
- le plan régional d'Île-de-France de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC) approuvé en juin 2015.

La MRAe précise que le plan régional d'Île-de-France de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) approuvé le 21 novembre 2019 a pris le relais de différents plans régionaux : le PREDMA, le PREDD, le PREDAS<sup>4</sup> et le PREDEC.

## 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente les éléments permettant de justifier, d'après elle, la réalisation du projet sur le site de la ZAC (p.158 et p.161). Elle indique que le projet répond à une cohérence géographique en s'implantant à proximité de bassins de consommation et de voies de communication suffisamment dimensionnées pour éviter les risques de nuisances par rapport aux secteurs d'habitation. Elle précise que le projet est situé dans un environnement composé de bâtiments d'activités logistiques multimodales en lien avec l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle, le terrain du projet étant connecté à l'entrée est des infrastructures logistiques et de services de l'aéroport, et que l'accessibilité du site aux différents personnels et visiteurs est facilitée par la proximité des transports en commun et les actions qui seront mises en place sur le site (covoiturage et abris de vélos). Elle indique que le projet « *permettra de créer environ 280 emplois directs et de créer ou conforter également des emplois indirects de proximité* ».

L'étude d'impact mentionne d'autres éléments relatifs aux fonctionnalités techniques du futur bâtiment, à l'insertion paysagère et au traitement architectural ainsi qu'au bien-être des personnels présents sur le site pour justifier du choix retenu (p.160 et p.161).

La MRAe note que l'étude d'impact ne présente pas de solutions alternatives au projet retenu, qui aurait dû inclure des éléments de comparaison entre plusieurs implantations et/ou configurations envisageables de l'entrepôt permettant notamment de consommer moins d'espaces non artificialisés, par exemple sur des friches industrielles ou des terrains à réhabiliter, et moins d'énergie.

**(2) La MRAe recommande de justifier le projet de construction d'un entrepôt au sein de la ZAC « La Chapelle de Guivry » au regard de solutions alternatives moins consommatrices d'espaces non artificialisés et d'énergie.**

---

4 Le PREDAS est plan régional d'Île-de-France d'élimination des déchets d'activités de soins à risques infectieux approuvé en 2009.

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

### 3.1. L'eau

L'étude d'impact indique que les deux principaux ensembles aquifères présents au niveau du site sont la nappe de l'Éocène du Valois et la nappe de l'Albien-néocomien captif (p.53). Elle qualifie de bons les états quantitatif et qualitatif de ces deux masses d'eau selon les données de l'agence de l'eau Seine-Normandie datant de mars 2015. Par ailleurs l'étude d'impact précise la localisation géographique des deux cours d'eau les plus proches du site (p.72) : Les Grandes Vignes à 1,5 km du site et La Biberonne à 3 km du site.

L'étude d'impact présente des données sur l'état physico-chimique de la La Biberonne entre 2008 et 2018, issues de la base de données NAIADES<sup>5</sup>. Il est noté une amélioration globale de la qualité des eaux de surface pour atteindre un état qualifié de moyen (p.50 et p.51).

En ce qui concerne la consommation d'eau potable sur le site, l'étude d'impact indique que le bâtiment sera raccordé au réseau public de distribution d'eau potable de la commune du Mesnil-Amelot. Elle précise que l'eau potable sera utilisée pour les besoins des personnels, l'entretien des locaux et l'alimentation des installations de défense contre l'incendie (la cuve alimentant le système de défense contre l'incendie est vidangée selon une périodicité évaluée entre 3 ans et 6 ans). La consommation est estimée à 14 m<sup>3</sup> d'eau potable par jour (p.92).

En ce qui concerne les eaux usées, l'étude d'impact indique que le bâtiment sera raccordé au réseau d'assainissement géré par la commune du Mesnil-Amelot. Ces eaux seront traitées par la station de traitement des eaux usées, gérée par la communauté d'agglomération Roissy-Pays de France. L'étude d'impact précise que cette station est correctement dimensionnée pour traiter les eaux d'assainissement générées par le site (p.92).

En ce qui concerne les eaux pluviales, l'étude d'impact indique que le réseau de collecte présent sur le site est de type séparatif par la collecte indépendante des eaux pluviales issues des toitures et des eaux pluviales issues des voiries.

Les eaux pluviales issues des toitures sont collectées dans des zones d'infiltration, d'une surface de 4 750 m<sup>2</sup>, permettant l'infiltration des pluies courantes (10 mm) et sont rejetées dans le bassin d'infiltration du site, de volume de 3 000 m<sup>3</sup>, à l'aide de surverses. Ensuite, ces eaux pluviales sont rejetées dans le réseau d'eaux pluviales gérées par la ZAC avec un débit contrôlé (1 l/ha/s). L'étude d'impact précise que conformément aux prescriptions du PLU de la commune du Mesnil-Amelot, le dimensionnement des différents ouvrages de gestion des eaux pluviales est réalisée en considérant une pluie de récurrence vicennale (p.93 et p.94).

Le calcul du dimensionnement du bassin d'infiltration pour un orage de période de récurrence vicennale est présenté (p.100 et p.101). Toutefois, la MRAe note que le volume calculé à la page 101 de l'étude d'impact est de 3 693 m<sup>3</sup> alors qu'il est mentionné à la même page, ainsi que sur les illustrations des pages 102 et 203, un volume de 5 190 m<sup>3</sup>, et à la page 94 enfin un volume de 3 000 m<sup>3</sup>.

Les eaux pluviales issues des voiries sont rejetées dans un bassin étanche d'un volume de 3 025 m<sup>3</sup>, puis traitées par un séparateur d'hydrocarbures. Ces eaux, ainsi traitées, sont ensuite dirigées vers le bassin d'infiltra-

5 « NAIADES » est une banque de référence de données sur la qualité des eaux de surface administrée notamment par l'office français de la biodiversité (OFB).

tion du site puis rejetées dans le réseau d'eaux pluviales géré par la ZAC avec un débit contrôlé (1 l/ha/s). L'étude d'impact précise que les eaux pluviales supplémentaires issues des espaces verts et les eaux d'extinction incendie sont également dirigées vers le bassin étanche avant de subir un traitement par le séparateur d'hydrocarbures (p.93 et p.94). Le calcul du dimensionnement du bassin étanche pour un orage de période de récurrence vicennale est présenté, ce volume étant notamment conditionné par le volume des eaux d'extinction devant être stockées (p.98 et p.99), une partie de ces eaux étant retenue au niveau des quais de l'entrepôt (1 215 m<sup>3</sup>) (p.108).

L'étude d'impact indique que la mise en place de ces bassins est nécessaire à titre de mesures de compensation à l'imperméabilisation des sols par le projet afin de contrôler le débit de rejet des eaux pluviales dans le réseau d'eaux pluviales (p.96). Elle précise qu'un contrôle semestriel de la qualité des eaux pluviales traitées par le séparateur d'hydrocarbures sera réalisé afin de comparer les paramètres mesurés aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017. Un curage annuel et une inspection visuelle du séparateur seront effectués (p.100), et les deux ouvrages de gestion des eaux pluviales feront l'objet d'un entretien régulier dont les opérations sont détaillées (p.107 et p.108).

L'étude d'impact présente d'autres mesures d'évitement et de réduction des impacts permanents du projet sur les eaux (p.163 à p.166) : interdiction d'utilisation de produits phytosanitaires, mise en place de disconnecteurs au niveau des canalisations d'alimentation en eau potable, équipement des appareils sanitaires de systèmes hydro-économiques.

**(3) La MRAe recommande de mettre en cohérence les données contenues dans l'étude d'impact concernant le volume du bassin d'infiltration.**

## 3.2. L'insertion paysagère

L'étude d'impact indique que le paysage aux abords du terrain accueillant le bâtiment au sein de la ZAC « La Chapelle de Guivry » est composé de secteurs urbanisés et de terrains agricoles (p.9 et p.38) :

- au nord du site (lots 1 à 3), trois entrepôts logistiques exploités par la société Goodman France sont en projet ;
- l'ouest du site est constitué par le front urbain de la commune du Mesnil-Amelot et les parcelles encore inoccupées de la ZAC ;
- au sud du site, des terrains agricoles sont présents entre la limite de la ZAC et la RN 1104 ;
- à l'est du site, au-delà du futur contournement routier est de la commune, s'étend le plateau agricole.



Figure 2 : Environnement immédiat du site du projet (source : p.21 de l'étude d'impact)

L'étude d'impact présente trois vues rapprochées de l'état initial des terrains ainsi que trois visuels représentant le projet une fois réalisé, en vue aérienne, en vue rapprochée des bureaux et depuis le rond-point d'accès à la ZAC (p.134 à p.136).

La MRAe relève que l'étude d'impact ne présente pas de vues à moyenne et longue distances des terrains destinés à accueillir le projet.

D'après l'étude d'impact, le traitement architectural du projet permet d'offrir une meilleure intégration paysagère du bâtiment, dont le socle revêt une couleur gris anthracite censé atténuer la perception des différents équipements fonctionnels que sont notamment les quais (p.133). Les espèces végétales mises en place sont également présentées (p.137 à p.139).

La MRAe relève que l'étude d'impact ne précise pas si le projet fait l'objet de prescriptions particulières relevant de l'aménagement de la ZAC. D'une manière générale, compte tenu de l'importance des surfaces utilisées et des dimensions a priori imposantes de l'entrepôt projeté, la MRAe estime que la présentation de l'intégration paysagère du projet devrait être plus précise, avec notamment une description détaillée des matériaux prévus pour le bâtiment, le type de clôtures envisagé autour du site, les caractéristiques de l'aménagement paysager prévu à travers la production de coupes d'ensembles transversales et de zooms sur les différentes parties des parcelles représentant les hauteurs, les épaisseurs des plantations pour chaque type de lieux (à proximité des clôtures, sur les parkings, au niveau des bassins...) ainsi que des coupes et des plans de principes par typologie de plantations (haies, bosquets, vergers, arbres isolés ou alignement...). Il est attendu également une estimation du ratio d'arbres plantés par surface imperméabilisée et celui des surfaces extérieures qui seront imperméabilisées et non ombragées par les plantations par rapport aux surfaces extérieures totales.

#### (4) La MRAe recommande de :

- présenter une description et une visualisation détaillées des caractéristiques du bâtiment projeté ;
- analyser le traitement paysager du projet en cohérence avec les prescriptions émises dans le cadre de l'aménagement de la ZAC et permettant de caractériser l'insertion paysagère du bâtiment dans son environnement, sur la base notamment de documents graphiques de principes à différentes échelles.

### 3.3. Les déplacements

L'étude d'impact mentionne que le site est desservi par plusieurs axes de communication :

- des axes routiers à proximité immédiate du site : routes départementales D 401 et D 212, ainsi que des routes nationales N 2 et N 1104 permettant de rejoindre l'autoroute A 1 (p.8 et p.132) ;
- des transports en commun à proximité du site : la ligne de bus 701 qui permet de rejoindre le RER B. À l'horizon 2030, la commune du Mesnil-Amelot sera desservie par la ligne 17 du réseau du Grand Paris Express (p.20).

L'étude d'impact précise qu'un barreau routier sera construit pour établir une liaison entre la RD 401 et la RN 1104 (p.132).

Pour caractériser l'état initial du trafic au niveau de la commune du Mesnil-Amelot, l'étude d'impact s'appuie sur des données produites par le conseil départemental de la Seine-et-Marne en 2019 (p.30) :

- pour la RN 1104, le trafic moyen journalier annuel des véhicules légers est estimé à 21 924 et le trafic moyen journalier annuel des poids-lourds est estimé à 4 176 ;
- pour la RD 401, le trafic moyen journalier annuel des véhicules légers est estimé à 4 293 et le trafic moyen journalier annuel des poids-lourds est estimé à 1 007 ;

La MRAe relève que l'étude d'impact ne présente pas :

- d'étude de trafic annexée ;
- de comptages en ligne au niveau des principaux axes routiers à proximité immédiate du site : rue de la Chapelle, rue de Guivry, RD 212 ;
- de comptages directionnels au niveau des trois carrefours : rue de Guivry/D 401, rue de Guivry/rue de la Chapelle, rue de Guivry/rue du Gué ;
- d'évaluation des réserves de capacité<sup>6</sup> au niveau de ces trois carrefours, aux heures de pointe du matin et du soir ;
- de conclusion sur l'état du trafic dans le secteur du projet.

Ces différentes données permettraient d'établir un état initial précis du trafic et de ses conséquences sur l'environnement et la santé dans le secteur du projet.

L'étude d'impact estime le trafic journalier généré par le projet à 96 poids-lourds et 250 véhicules légers (p.131), et évalue les parts d'augmentations relatives que ce trafic représentera sur le trafic moyen journalier annuel global de la RN 1104 et de la RD 401 (+ 1,5 à + 4,6 %). Elle conclut que le trafic généré par les activités

---

6 La réserve de capacité d'un carrefour est égale à la différence entre l'offre de capacité du carrefour et la demande de trafic sur le carrefour, rapportée à l'offre de capacité. Si la réserve de capacité est supérieure à 20 %, l'écoulement du trafic est considéré comme fluide. Si la réserve de capacité est comprise entre 0 % et 20 %, l'écoulement du trafic est considéré comme chargé.

du site n'a pas d'impact significatif (p.133). L'étude d'impact ne précise pas si les unités des différentes données mentionnées à la page 133 correspondent à l'unité de véhicule particulier (UVP)<sup>7</sup>.

La MRAe relève que l'étude d'impact ne présente pas les impacts liés au trafic généré par les activités du site sur tous les axes routiers à proximité du site ainsi que sur les carrefours identifiés (rue de la Chapelle, rue de Guivry, RD 212...), et qu'elle considère que l'ensemble du trafic poids-lourds en provenance ou à destination du site passera par la RN 1104 et la future voie d'accès directe, excluant toute hypothèse de trafic depuis ou vers la RD 401, ce qui reste à démontrer.

L'étude d'impact mentionne par ailleurs des mesures visant à faciliter l'accès du site par des modes de déplacements doux et entraînant une réduction des émissions de polluants (p.159) : aménagement de voies piétonnes jusqu'à la voie publique pour faciliter l'accès aux transports en commun, aménagement de places de stationnement dédiées au covoiturage et réaliser des abris à vélos proches des accès du site.

La MRAe relève que l'étude d'impact ne présente pas d'état initial des modes de déplacements doux dans le périmètre d'étude du site et qu'elle ne précise pas la localisation et le nombre de places de vélos prévues sur le site. D'une manière générale, elle ne précise pas la stratégie de report modal envisagée et la répartition attendue entre les différents mode de déplacement utilisés par les salariés, notamment dans la perspective d'un plan de mobilité propre à l'entreprise ou, le cas échéant, commun à l'ensemble des occupants de la ZAC, afin de privilégier les modes alternatifs à la voiture.

#### (5) La MRAe recommande de :

- compléter l'état initial du trafic par des comptages en ligne sur les principaux axes routiers, des comptages directionnels sur les trois carrefours identifiés et une évaluation de leurs réserves de capacité ;
- préciser la stratégie de report modal envisagée et la répartition attendue entre les différents mode de déplacement utilisés par les salariés afin de privilégier les modes alternatifs à la voiture, ainsi que leur articulation avec les actions portées par la collectivité.

### 3.4. Les risques sanitaires liés à la pollution de l'air

L'étude d'impact établit un état initial pour les principaux polluants (oxydes d'azote, dioxyde de soufre, composés organiques volatils, particules fines, dioxyde de carbone, méthane et protoxyde d'azote et ozone) à l'échelle de la région Île-de-France (données datant de 2017 et fournies par Airparif) (p.56 à p.59) et au niveau du site du projet. Au regard des valeurs des concentrations mesurées au niveau des trois stations de mesures des concentrations des polluants les plus proches du site pour les principaux polluants (dioxyde d'azote, ozone et particules fines) au cours de l'année 2017, l'étude d'impact conclut que la qualité de l'air à proximité du projet peut être considérée comme satisfaisante (p.59 et p.60).

Elle indique que les émissions atmosphériques liées aux activités du site seront caractérisées par (p.113 et p.114) :

- les émissions des différents polluants liées à la circulation des véhicules légers et poids-lourds ;
- les émissions atmosphériques liées au fonctionnement de la chaudière présente sur le site ;
- les émissions de dihydrogène liées aux opérations menées dans les locaux de charge.

---

7 UVP : l'unité de véhicule particulier est une unité utilisée afin de prendre en compte les différents types de véhicules circulant sur un axe routier. Ainsi, un véhicule particulier est équivalent à unité de véhicule particulier, un poids-lourd est équivalent à deux unités de véhicule particulier et un cycle est équivalent à 0,3 unité de véhicule particulier.

Concernant l'évaluation des impacts des émissions de polluants liées à la circulation de véhicules sur le site, l'étude d'impact indique qu'une évaluation qualitative a été menée et « présentée au chapitre 5.15 », mais ce chapitre ne figure pas dans l'étude d'impact. Un document intitulé « Étude d'impact du trafic induit par le projet Parcolog Gestion », joint en annexe 6, présente la méthodologie et les hypothèses adoptées dans le cadre de cette étude afin de caractériser les impacts du trafic sur la qualité de l'air au niveau du site. L'étude s'est appuyée sur l'utilisation du logiciel « Impact ADEME version 2.0 » concernant les émissions de polluants et la consommation de carburant liée à la circulation routière. Elle mentionne notamment :

- qu'il est tenu compte de la circulation des véhicules légers et poids-lourds sur les deux axes routiers N 1104 et D 401 ;
- que les différents polluants retenus sont : oxyde d'azote, dioxyde de soufre, dioxyde de carbone, monoxyde de carbone et les émissions de polluants plus spécifiques aux véhicules à moteur thermique (1,3-butadiène, benzène, formaldéhyde, acétaldéhyde, cadmium, chrome, nickel, plomb) ;
- que les résultats des calculs des émissions générées par le trafic actuel et par le trafic généré par les activités du site, dans un périmètre de 2 km, montrent des augmentations de concentrations journalières comprises entre 2 % et 8 % des différents polluants à l'exception du cadmium et du dioxyde de carbone, du fait du trafic généré par les activités du site ;
- qu'une évaluation des risques sanitaires liée à l'exposition permanente des populations comprises dans un rayon de 2 km autour du site, estimées à 1000 habitants, ne démontre pas d'impact significatif du trafic généré par les activités du site.

De plus, comme relevé précédemment, la MRAe note que l'étude (annexe 6, p.5) reprend l'hypothèse que la part de trafic de poids-lourds lié aux activités du site sera nulle sur la RD 401, ce trafic étant appelé à emprunter la future voie d'accès au site se connectant sur la RN 1104. Pour la MRAe, cette hypothèse reste à démontrer ou à confirmer par la mise en place de mesures d'aménagement ou réglementaires interdisant l'accès des poids-lourds par la RD 401.

Concernant l'évaluation des impacts des émissions de polluants liées aux opérations de recharge de batteries dans les locaux de charge du site, l'étude d'impact estime qu'au regard du faible volume d'hydrogène émis dans le cadre des opérations de charge (1,15 m<sup>3</sup> pour une batterie pour un temps de charge évalué à 10 heures), les impacts générés sur la qualité de l'air sont négligeables.

Concernant l'évaluation des impacts des émissions de polluants liées au fonctionnement des deux chaudières, l'étude d'impact indique que, compte tenu de la configuration des cheminées d'évacuation permettant une bonne diffusion et dilution des gaz dans l'atmosphère, les deux principaux polluants émis (oxydes d'azote et monoxyde de carbone) n'auront pas d'impact sur la qualité de l'air.

Par ailleurs, il n'est pas évoqué le risque de pollutions lié aux incendies susceptibles de survenir dans le bâtiment et leurs effets potentiels sur la santé des populations environnantes, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction qu'il conviendrait de prévoir à cet égard.

L'étude d'impact présente différentes mesures afin d'éviter et de réduire les différents impacts des activités du site sur la qualité de l'air (p.167) :

- pour le trafic des véhicules légers et poids-lourds : respect des normes anti-pollution, respect des limitations de vitesse sur le site, arrêts des moteurs lors du stationnement des véhicules, opérations régulières d'entretien et de maintenance ;
- pour les opérations menées dans les locaux de charge : contrôle régulier des batteries en charge ;
- pour les chaudières présentes sur le site : alimentation au gaz naturel présentant un niveau bas de pollution parmi les énergies fossiles, respect des prescriptions techniques portées par la réglementation

en vigueur, contrôle et entretien réguliers des différents équipements, hauteur de cheminée afin de permettre une bonne dispersion des gaz de combustion.

**(6) La MRAe recommande de démontrer ou confirmer l'hypothèse de l'absence de tout trafic poids-lourds lié aux activités du site en provenance et à destination de la RD 401.**

### 3.5. Les risques sanitaires liés à la pollution sonore

L'étude d'impact rappelle (p.26) que l'environnement sonore du site destiné à accueillir le projet est caractérisé par :

- le trafic routier des différents axes de communication présents ;
- le trafic aérien lié à l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle ;
- les activités réalisées au niveau des entreprises voisines.

L'étude d'impact précise que le site accueillant l'entrepôt est concerné par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle approuvé par arrêté inter-préfectoral du 3 avril 2007, et qu'il est concerné par la zone C de ce plan<sup>8</sup>. Elle indique également que les habitations et les lieux accueillant du public les plus proches sont localisés à une distance de 200 mètres de la limite sud et de 400 mètres de la limite ouest du site (p.27).

Afin de caractériser l'état initial des niveaux de bruit, l'étude d'impact précise (p.122) qu'une étude acoustique, présentée en annexe 9, a été réalisée sur la base de quatre points de mesures mis en place au niveau des limites de propriété du site (nord, sud, est et ouest) et de deux points de mesures localisés au niveau des zones à émergence réglementée (ZER)<sup>9</sup> désignées par les habitations situées rue du Claye et rue des Boutons d'or sur le territoire du Mesnil-Amelot (p.29). Les mesures ont été réalisées lors des périodes diurne et nocturne<sup>10</sup> sur une période minimale de 30 minutes. L'étude d'impact (p.30) présente les résultats de ces différentes mesures, dont les niveaux exprimés en LAeq sont compris entre 51,5 et 64,5 dB(A) selon les points de mesure et la période considérés.

Concernant les impacts de la pollution sonore générée par les activités réalisées sur le site, l'étude d'impact indique qu'une étude prévisionnelle, présentée en annexe 9, a été réalisée en s'appuyant sur les données de l'état initial. L'étude d'impact précise que les activités seront réalisées sur le site le jour et la nuit, caractérisant un fonctionnement 24 heures sur 24 (p.29). Elle présente les différentes hypothèses retenues pour réaliser les modélisations attendues, uniquement basées sur le bruit généré par le trafic routier prévu.

Les résultats de cette modélisation pour les périodes diurne et nocturne sont présentés dans deux tableaux (p.126 à p.129), et il en ressort que :

- 
- 8 La zone C du PEB définit une zone de bruit modéré comprise entre Lden 57 et 55 (par comparaison notamment aux zones de bruit fort : A, Lden supérieur à 70 et B, comprise entre 65 et 62.
  - 9 L'émergence est la différence entre le bruit ambiant (comportant le bruit généré par le site) et le bruit résiduel estimé en l'absence du fonctionnement du site. Les zones à émergence réglementée (ZER) sont définies à l'article 2 de l'arrêté préfectoral en date du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement. Il s'agit notamment des intérieurs d'immeubles habités ou occupés par des tiers, existant à la date de l'autorisation d'exploiter, et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse), ainsi que les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de l'arrêté d'autorisation.
  - 10 L'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 définit à l'article 3 la période diurne comme la période allant de 7h00 à 22h00 et la période nocturne comme la période allant de 22h00 à 7h00.



- les niveaux de bruit modélisés au niveau des limites de propriété respectent les valeurs réglementaires (niveaux de bruit ambiant, obtenus par addition du bruit généré par le projet au bruit initial, de 10 dB(A) et plus inférieurs au plafond réglementaire de 70 dB(A) en période diurne, et au plus égaux au plafond de 60 dB(A) en période nocturne) ;
- les émergences modélisées au niveau des deux ZER respectent également les valeurs réglementaires (émergence maximale de 0,5 dB(A) la nuit pour une émergence autorisée de 3 dB(A)).

L'étude d'impact présente des mesures de réduction des niveaux de bruit générés par le projet (p. 166) :

- la limitation de la vitesse de circulation dans l'emprise du site ;
- l'arrêt obligatoire des moteurs des poids-lourds pendant les phases de stationnement ;
- la gestion des horaires.

La MRAe relève que la nature et la portée de cette dernière mesure ne sont pas explicites, et que les modalités de suivi envisagées (« vérification du respect des prescriptions et vérification de l'atténuation de la nuisance ») gagneraient également à être précisées.

**(7) La MRAe recommande de préciser les modalités de suivi des niveaux de bruit générés par le projet.**

### 3.6. Les risques technologiques

Les risques technologiques générés par les activités du site exploité par la société Parcolog Gestion sont traités dans l'étude de dangers. La méthodologie utilisée dans le cadre de cette étude de dangers s'appuie sur la réglementation en vigueur<sup>11</sup>.

Dans un premier temps, l'étude de dangers recense les « cibles » potentielles de ces phénomènes dangereux et présentes à l'extérieur du site (p.7) :

- les personnes extérieures au site accueillant l'entrepôt : les personnes présentes au niveau des terrains accueillant les entrepôts exploités par la société Goodman France, les éventuelles personnes présentes sur les terrains agricoles à proximité immédiate du site et les autres personnes présentes sur les terrains accueillant les bâtiments des PME et PMI<sup>12</sup>, à l'ouest du site ;
- les infrastructures de transport terrestres : la RN 1104 et le futur contournement à l'est permettant de relier la RN 1104 et la RD 401.

La MRAe relève que l'étude de dangers ne prend pas en compte les « cibles » potentielles pouvant circuler au niveau de la rue de la Chapelle et de la rue de la Grande Borne.

L'étude de dangers identifie par ailleurs les principaux potentiels de dangers présents sur le site (p.8 à p.13) : les marchandises combustibles stockées dans l'entrepôt (produits alimentaires, bois, eau de javel, alcools de bouche...), les matières permettant de conditionner ces marchandises (palettes, papiers, cartons, films plastiques...), le gaz naturel permettant d'alimenter la chaufferie, le gaz hydrogène produit dans le local destiné aux opérations de charges de batteries.

11 La circulaire en date du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003. L'arrêté ministériel en date du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.

12 PME : petite et moyenne entreprise / PMI : petite et moyenne industrie.

Conformément à la méthodologie portée par la réglementation en vigueur, l'étude de dangers présente une analyse préliminaire des risques pour chaque potentiel de dangers identifié, au regard des installations envisagées et de l'accidentologie (p.14 à p.31). Cette analyse préliminaire des risques permet notamment de caractériser les événements redoutés et de définir les causes des dérives parmi les causes internes et externes identifiées.

Cette analyse préliminaire des risques conduit à retenir les deux scénarios d'accidents pouvant présenter des zones d'effets (thermiques, toxiques, surpressions) au-delà des limites de propriété du site accueillant l'entrepôt. Les « nœuds papillons »<sup>13</sup> de ces deux scénarios d'accident permettent de visualiser (p.32 à p.36) les événements initiateurs retenus, l'évènement redouté central<sup>14</sup>, les effets prévisibles, les barrières et mesures de prévention et de protection à prévoir. Ces deux scénarios d'accident sont l'explosion d'une chaudière et l'incendie d'une cellule de stockage.

Concernant l'explosion d'une ou des deux chaudières, l'étude de dangers indique que les zones correspondant aux seuils des effets létaux (140 mbar) et des effets irréversibles (50 mbar) ne sortent pas des limites du site, mais que la zone correspondant au seuil des effets « bris de verre » (20 mbar) sort de ces limites (p.41 à p.45). Toutefois, la MRAe note que la cartographie figurant à la page 45 de l'étude de dangers ne permet pas de visualiser les limites du site.

Concernant les effets thermiques générés par l'incendie d'une cellule de stockage, l'étude de dangers présente les résultats de différentes modélisations des flux thermiques ainsi générés, en tenant compte des différentes typologies de matériaux pouvant être stockés (p.49 à p.54). Ces résultats montrent que les zones des effets thermiques correspondant à des flux de 5 kW/m<sup>2</sup> et 8 kW/m<sup>2</sup> ne dépassent pas les limites de propriété du site, mais que, dans le cas le plus défavorable, la zone des effets thermiques correspondant à un flux de 3 kW/m<sup>2</sup> dépasse ces limites. Les zones susceptibles d'être impactées correspondent à :

- une surface inférieure à 100 m<sup>2</sup> de terrain non aménagé situé au sud du site ;
- un linéaire de 100 mètres de route desservant la ZAC situé à l'ouest du site ;
- une surface évaluée à 700 m<sup>2</sup> d'accotement ;
- un linéaire de 70 mètres du futur axe routier contournant la ZAC situé à l'est du site.

Concernant les effets toxiques des fumées d'incendie, l'étude de dangers conclut, au regard des hypothèses considérées, que ces effets ne sont pas susceptibles d'engendrer de risques significatifs à des distances proches et éloignées du site : ces effets n'impactent pas de « cibles » pouvant se trouver au sol (p.67).

Concernant les effets des fumées d'incendie sur la visibilité, l'étude de dangers indique que, compte tenu des hypothèses retenues, la perte de visibilité au niveau des différents axes routiers situés dans le périmètre d'étude du site n'est pas significative, mais que cette perte de visibilité est susceptible d'impacter les servitudes aériennes établies. En effet, le site est localisé à une distance de 700 mètres au sud de l'axe des pistes nord de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle et à une distance de 1 900 mètres au nord de l'axe des pistes sud de l'aéroport : lors des opérations de décollage et d'atterrissage, les avions sont alignés sur ces deux axes et la visibilité des pilotes est donc, selon la direction du vent, susceptible d'être impactée significativement (p.67 à p.69).

---

13 Un nœud papillon est un outil graphique utilisé pour représenter un scénario d'accident caractérisé par une séquence d'évènements à partir d'un évènement initiateur, de la libération du potentiel de danger et jusqu'à l'occurrence du phénomène dangereux.

14 L'évènement redouté central correspond à la cause ou à l'enchaînement des causes génératrices des principaux effets dommageables.

Toutefois, compte tenu du classement des différents scénarios d'accidents retenus au regard de leur probabilité, de leur cinétique d'occurrence et du niveau de gravité, et des mesures de maîtrise des risques prévues, l'étude de dangers indique que le scénario d'accident correspondant à un incendie d'une cellule de stockage n'a pas fait l'objet d'une analyse approfondie de réduction des risques accidentels (p.81).

Les mesures spécifiques de prévention et de réduction du risque d'effets thermiques engendrés par l'incendie d'une cellule sont (p.76 à p.79) : la présence d'un système de détection automatique d'incendie asservi à un système automatique d'extinction (sprinklage), la présence de personnels pouvant intervenir sur le départ d'un incendie à l'aide du matériel spécifique à disposition (robinets d'incendie armés), la présence de murs coupe-feu « 4 heures » entre les différentes cellules de stockage et de deux murs coupe-feu « deux heures » à l'extrémité de l'entrepôt. ces mesures s'accompagnent de mesures organisationnelles et techniques de prévention telles que l'interdiction de fumer, la nécessité d'un permis de feu en cas de travaux et le contrôle annuel des différentes installations électriques (p.35 à p.36 et p.70 à p.74).

L'étude de dangers présente également une analyse des effets dominos du phénomène dangereux de l'incendie d'une cellule de l'entrepôt sur les autres cellules, en expliquant que la mise en place notamment des murs coupe-feu « quatre heures » permet de les éviter. Toutefois, l'étude de dangers ne mentionne pas les éventuels effets dominos des phénomènes dangereux générés à l'extérieur du site.

De plus, la MRAe relève que l'étude de dangers ne mentionne pas d'analyse concernant la possibilité d'une mutualisation des moyens de défense contre l'incendie avec d'autres exploitants notamment présents au niveau de la ZAC.

La MRAe relève également que l'étude de dangers mentionne que la limitation de la propagation d'un incendie à trois cellules de l'entrepôt est assurée par la présence de murs coupe-feu et par l'action du SDIS 77<sup>15</sup>. Or, d'après le SDIS 77, consulté dans le cadre de la procédure d'instruction de la demande d'autorisation environnementale, l'action des sapeurs-pompiers doit être retirée de l'étude de dangers au regard de l'ensemble des dispositions constructives du bâtiment qui ne permettent pas d'assurer une intervention opérationnelle garantissant l'absence de propagation de l'incendie aux autres cellules constituant le bâtiment.

#### **(8) La MRAe recommande de :**

- **présenter les éventuels effets dominos des phénomènes dangereux générés à l'extérieur du site et pouvant entraîner un scénario d'accident sur le site ;**
- **présenter une analyse de la possibilité de la mutualisation des moyens de défense contre l'incendie au niveau de la ZAC ;**
- **démontrer la pertinence des dispositions constructives du bâtiment au regard des interventions pompiers en cas d'incendie.**

### **3.7. Les servitudes de l'aéroport Paris Charles de Gaulle**

L'étude d'impact indique que le projet se situe à proximité de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle. De ce fait, il est soumis à deux types de servitudes (p.21 à p.24) :

- les servitudes aéronautiques dont le plan définit des altitudes plafonds devant être respectées par les obstacles potentiels. Au droit du projet, une altitude plafond de 148 mètres NGF<sup>16</sup> est fixée ;

15 SDIS 77 : service départemental d'incendie et de secours du département de la Seine-et-Marne.

16 NGF : l'acronyme NGF signifie « nivellement général de la France ». Ce nivellement est constitué par un réseau de repères altimétriques disséminés sur l'ensemble du territoire métropolitain français.

- les servitudes radioélectriques émises par le radar de Météo France et par le radar primaire, présents sur l'emprise de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle.

L'étude d'impact indique que le bâtiment projeté par la société Parcolog Gestion respectera les servitudes aéronautiques car la hauteur du bâtiment ne dépassera pas une hauteur de 20 mètres, le terrain sur lequel il s'implantera étant à une altitude de 114 mètres NGF.

Concernant les servitudes radioélectriques, une consultation a été conduite auprès de la direction générale de l'aviation civile. Une étude en date du 24 septembre 2019 a été réalisée par l'école nationale de l'aviation civile et est présentée en annexe 8. Cette étude présente des recommandations afin de garantir la transparence radioélectrique des toitures du bâtiment (p.23) :

- la végétalisation de la toiture du bâtiment permettant de diminuer la réflectivité de l'équipement ;
- la mise en place de tôles ondulées au niveau des toitures ;
- une augmentation des surfaces des ouvertures éclairantes entre 4 % et 8 %.

L'étude d'impact indique que la société Parcolog Gestion retient la troisième mesure recommandée, qui permet la plus grande diminution des niveaux de puissance reçue susceptible d'interagir avec les émissions radar. Des traitements sont par ailleurs envisagés au niveau de la façade sud-est du bâtiment, identifiée comme pouvant perturber également l'émission et la réception des signaux radioélectriques. Des éléments graphiques présentés en annexe 2 de l'étude d'impact permettent de visualiser la prise en compte des recommandations édictées par l'école nationale de l'aviation civile (p.24).

### 3.8. L'énergie et le changement climatique

L'étude d'impact indique que le projet est susceptible de participer au réchauffement climatique du fait des rejets atmosphériques générés par les véhicules et par les chaudières (p.114). Elle estime que le bon entretien et la modernité des chaudières, et que la vitesse limitée et l'arrêt obligatoire des moteurs des véhicules en phase de chargement/déchargement permettront de minimiser cet impact climatique. Au plan énergétique, les mesures de réduction envisagées sont de privilégier l'éclairage naturel dans les cellules de stockage et de contrôler l'éclairage artificiel notamment par la mise en place de détecteurs de présence, entre autres mesures de ce type qui seront « étudiées ».

Il n'est présenté aucune évaluation chiffrée de la contribution globale du projet aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique, ni d'analyse de solution d'énergie renouvelable.

**(9) La MRAe recommande de réaliser un bilan carbone global du projet et de définir des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation en conséquence, notamment en matière de recours à des solutions d'énergie renouvelable.**

### 3.9. Les effets cumulés avec d'autres projets

L'étude d'impact intègre une analyse des effets cumulés du projet avec des projets qui ont fait l'objet d'un document d'incidences « loi sur l'eau » ou d'un avis de l'autorité environnementale. Cette analyse est incomplète au regard du champs des projets à prendre en compte aux termes de l'article R.122-5 du code de l'environnement<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Dont le II - 5° - e) prévoit que le « cumul des incidences [s'effectue] avec d'autres projets existants ou approuvés [...] ».

Ainsi, les deux projets de réalisation de la ligne 17 du réseau du Grand Paris Express et de contournement est de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle sont-ils présentés sans être analysés ; seul le projet de construction de trois entrepôts par la société Goodman France sur les terrains voisins au sein de la ZAC de la Chapelle de Guivry est étudié, de manière plus ou moins développée, au regard des différentes composantes de l'environnement et de la santé (eau, air, sol, biodiversité, paysage, trafic, bruit, déchets, santé et cadre de vie). La conclusion de cette analyse pour chacune des composantes mentionnées est l'absence d'effet cumulé.

Pour la MRAe, l'analyse des effets cumulés est trop inégalement développée et les conclusions qui en résultent ne sont pas suffisamment étayées, ni toujours cohérentes avec celles auxquelles a pu donner lieu l'analyse des effets cumulés réalisée dans le cadre de l'étude d'impact du projet d'aménagement de la ZAC dans son ensemble<sup>18</sup>.

**(10) La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets, et de définir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation en conséquence.**

## 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](#) du code de l'environnement. 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](mailto: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.

**Délibéré en séance le 18 novembre 2021**

**Siégeaient :**

**Eric ALONZO, Hubert ISNARD, Jean-François LANDEL, Noël JOUTEUR,**

**François NOISSETTE, Ruth MARQUES, Philippe SCHMIT président**

---

*Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés. Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés ».*

18 cf avis de la MRAe émis à la même date que le présent avis.

# ANNEXE

# Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de présenter un plan masse du projet et d'en préciser la description (installation éventuelle en toiture de panneaux photovoltaïques, nombre de places de stationnement de véhicules légers et de poids-lourds et nombre de quais..... 7
- (2) La MRAe recommande de justifier le projet de construction d'un entrepôt au sein de la ZAC « La Chapelle de Guivry » au regard de solutions alternatives moins consommatrices d'espaces non artificialisés et d'énergie..... 9
- (3) La MRAe recommande de mettre en cohérence les données contenues dans l'étude d'impact concernant le volume du bassin d'infiltration..... 11
- (4) La MRAe recommande de :
- présenter une description et une visualisation détaillées des caractéristiques du bâtiment projeté ;
  - analyser le traitement paysager du projet en cohérence avec les prescriptions émises dans le cadre de l'aménagement de la ZAC et permettant de caractériser l'insertion paysagère du bâtiment dans son environnement, sur la base notamment de documents graphiques de principes à différentes échelles..... 13
- (5) La MRAe recommande de :
- compléter l'état initial du trafic par des comptages en ligne sur les principaux axes routiers, des comptages directionnels sur les trois carrefours identifiés et une évaluation de leurs réserves de capacité ;
  - préciser la stratégie de report modal envisagée et la répartition attendue entre les différents mode de déplacement utilisés par les salariés afin de privilégier les modes alternatifs à la voiture, ainsi que leur articulation avec les actions portées par la collectivité..... 14
- (6) La MRAe recommande de démontrer ou confirmer l'hypothèse de l'absence de tout trafic poids-lourds lié aux activités du site en provenance et à destination de la RD 401..... 16
- (7) La MRAe recommande de préciser les modalités de suivi des niveaux de bruit générés par le projet..... 17
- (8) La MRAe recommande de :
- présenter les éventuels effets dominos des phénomènes dangereux générés à l'extérieur du site et pouvant entraîner un scénario d'accident sur le site ;
  - présenter une analyse de la possibilité de la mutualisation des moyens de défense contre l'incendie au niveau de la ZAC ;
  - démontrer la pertinence des dispositions constructives du bâtiment au regard des interventions pompiers en cas d'incendie..... 19
- (9) La MRAe recommande de réaliser un bilan carbone global du projet et de définir des mesures d'évitement, de réduction et, à défaut, de compensation en conséquence, notamment en matière de recours à des solutions d'énergie renouvelable..... 20
- (10) La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets, et de définir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation en conséquence..... 21