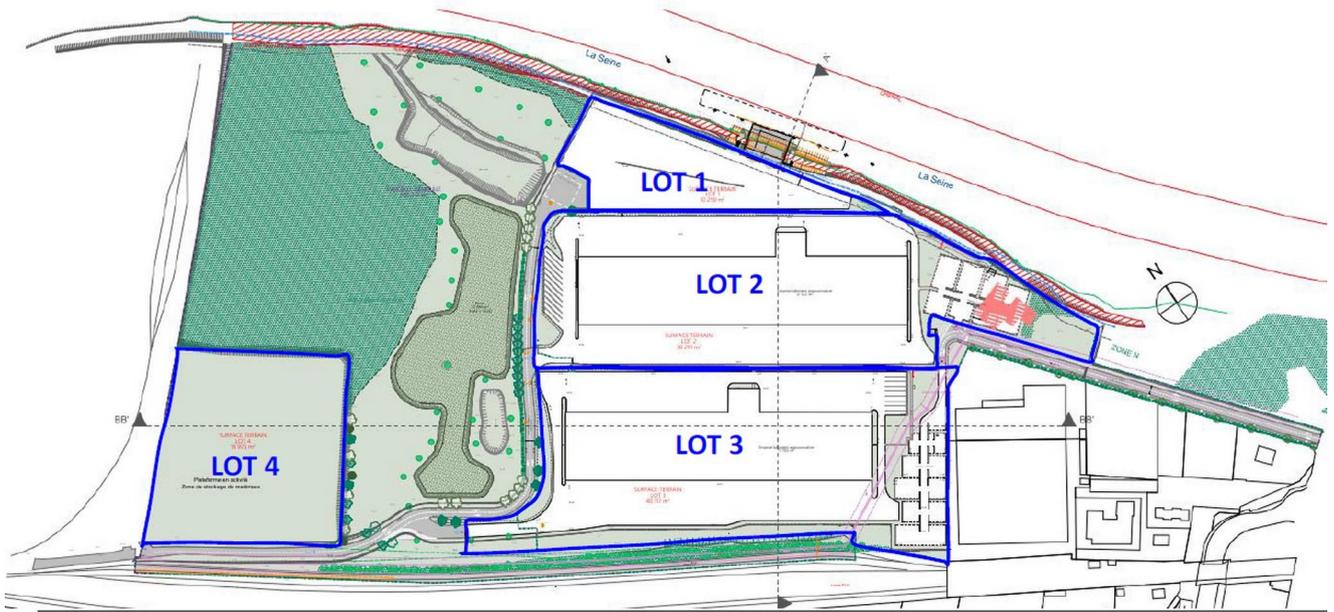




Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré  
sur un projet de plateforme multimodale  
à Ris Orangis (91)**

N° APJIF-2024-036  
du 26/06/2024



# Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne un projet de plateforme portuaire, situé à Ris-Orangis, porté par la société 6° Sens immobilier, et son étude d'impact, datée de février 2024. Il est émis dans le cadre de procédures d'autorisation environnementale et de permis d'aménager.

Le site du projet s'étend sur vingt hectares, dans le lit majeur de la Seine, et est constitué de quatre lots.

Le projet, qui porte sur les lots 1 à 3, consiste, après démolition d'un hangar existant et le nivellement du terrain, en la construction de deux bâtiments d'activité de messagerie (lot 2 et 3 sur environ quatre hectares chacun), et en l'aménagement d'un quai et d'une plateforme imperméabilisée en bord de Seine (lot 1 sur un hectare), dont l'exploitation sera confiée à Haropa Port de Paris. Au sein d'un espace végétalisé et en partie boisé de plus de neuf hectares au nord-ouest du site, le projet prévoit également l'aménagement de voiries, d'aires de stationnement automobile et d'un bassin à ciel ouvert de rétention et d'infiltration des eaux pluviales. Une installation existante de recyclage de matériaux inertes de démolition, au sud-ouest du site, exploitée par Eurovia, est désignée en tant que lot 4 dans le cadre du projet (près de deux hectares).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- la gestion des eaux pluviales ;
- le risque d'inondation ;
- les milieux aquatiques et la biodiversité ;
- le paysage ;
- les risques technologiques liés au stockage et au transport de matières dangereuses ;
- la pollution des sols ;
- les déplacements et pollutions associées ;
- le changement climatique.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- reconsidérer le choix de ne pas recourir au transport ferroviaire dans le cadre du projet, compte tenu de la proximité d'installations terminales embranchées ;
- étudier l'impact du ruissellement des eaux pluviales sur la qualité des eaux ;
- étudier et prendre en compte les impacts sur l'ensemble des plantes vulnérables ou en danger critique d'extinction, protégées ou non, ayant été observées sur le site ; démontrer la prise en compte par le projet de l'objectif de restauration du corridor alluvial multi-trames formé par la Seine, inscrit au SRCE ;
- compléter l'analyse des nuisances sonores du projet en tenant compte des trafics routier et fluvial en dehors du périmètre du projet, ainsi que sur la biodiversité ;
- présenter un bilan carbone complet du projet, dans toutes ses composantes et leur cycle de vie, et définir en conséquence la démarche ERC nécessaire pour les émissions de gaz à effet de serre.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés est en page 7. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>7</b>
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
<b>2. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....</b>	<b>10</b>
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>10</b>
3.1. Gestion des eaux pluviales.....	10
3.2. Risque d'inondation.....	11
3.3. Milieux aquatiques.....	12
3.4. Faune et flore terrestres.....	13
3.5. Pollution des sols.....	15
3.6. Paysage.....	15
3.7. Déplacements, air, bruit.....	16
3.8. Risques technologiques.....	18
3.9. Changement climatique.....	18
<b>4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....</b>	<b>19</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>20</b>
<b>5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....</b>	<b>21</b>

# Préambule

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>1</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.

\* \* \*

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet de l'Essonne (dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale), et par la commune de Ris-Orangis (dans le cadre de la procédure de permis d'aménager) pour rendre un avis sur le projet de plateforme portuaire porté par 6<sup>e</sup> sens immobilier, situé à Ris Orangis (Essonne) et sur son étude d'impact datée de février 2024.

Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 9b, 30, 39b, du tableau annexé à cet article).

Cette saisine étant conforme au [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 l'Autorité environnementale le 26 avril 2024. Conformément au [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 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 6 mai 2024.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 26 juin 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Noël JOUTEUR, coordonnateur, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale 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.

---

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment 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).

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.

### Sigles utilisés

<b>ABF</b>	Architecte des bâtiments de France
<b>ASL</b>	Association syndicale libre
<b>DP</b>	Description du projet
<b>Drieat</b>	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports
<b>DUP</b>	Déclaration d'utilité publique
<b>EI</b>	Étude d'impact
<b>GRT Gaz</b>	Gaz réseau transport gaz
<b>ICPE</b>	Installation classée pour la protection de l'environnement
<b>PHEC</b>	Plus hautes eaux connues
<b>PPR</b>	Périmètre de protection rapproché
<b>PPRI</b>	Plan de prévention du risque d'inondation
<b>PPRT</b>	Plan de prévention des risques technologiques
<b>Sdage</b>	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
<b>SLMB</b>	Société lyonnaise de marchand de biens
<b>SRCE</b>	Schéma régional de cohérence écologique
<b>Trapil</b>	Société des transports pétroliers par pipeline
<b>Znieff</b>	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

# Avis détaillé

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Contexte et présentation du projet

#### ■ Situation



Figure 1 : Plan de situation (Source : note de présentation non technique du projet, p. 5)

Le projet est situé sur la commune de Ris-Orangis, à environ 18 km au sud-est de Paris. Le site, qui s'étend sur vingt hectares, est localisé dans le lit majeur de la Seine.

Il est compris entre la Seine (au nord-est), une voie ferrée (au sud-ouest), un ancien bâtiment industriel (au sud-est), et la zone industrielle des « Noues de Seine » (au nord-ouest), sur les territoires de Ris-Orangis et de Grigny. Le site inclut les installations d'Antargaz et de la CIM faisant l'objet d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT).

#### ■ Historique de l'aménagement du terrain

Le site a accueilli historiquement (depuis 1928) une usine d'assemblage et un entrepôt de machines agricoles, avant d'être utilisé pour des activités logistiques. Il a fait l'objet d'aménagements successifs : un système ferroviaire dans les années 1930 (ensuite démantelé), des pistes de circulation et des parkings automobiles (années 1960-1980), une extension du site industriel au nord (années 1990) (DP, p. 7). Une installation de recyclage de matériaux inertes de démolition est toujours en activité au sud-ouest du site (DP, p. 35). Restent sur le site par ailleurs un entrepôt vacant, un bâtiment secondaire abritant un ancien transformateur dont l'étude d'impact ne précise pas la nature mais dont la réutilisation est envisagée (EI p. 45), des dalles en béton provenant d'une ancienne cafétéria et d'anciens bâtiments. Le bâti ancien occupe une surface de 7 162 m<sup>2</sup>, et la voirie 22 340 m<sup>2</sup> (DP, p. 7).

Le site a également accueilli des gravières et comportait deux plans d'eau. En 2009, la SNC Ris a bénéficié d'une autorisation d'exploiter un entrepôt sur le site<sup>2</sup>, au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Cette société a fait procéder au cours des années 2010 et 2011 à des travaux de comblement des étangs (frayères à brochets) et de rehaussement des sols, accomplis sans autorisation. Ces travaux ont fait l'objet de poursuites judiciaires qui ont donné lieu à des sanctions administratives prescrivant la remise en état et la consignation de fonds<sup>3</sup>. Une procédure de médiation a été prononcée par la cour administrative d'appel de Versailles le 12 février 2016, après une phase de recours engagés par la SNC Ris pour annuler les sanctions administratives prises après l'inexécution de la mise en demeure. Cet exploitant ayant fait l'objet entre-temps d'une liquidation judiciaire, une société lyonnaise de marchand de biens (SLMB) a acquis le terrain en 2017 et s'est engagée à répondre aux conditions de sa remise en état, qui

2 Annexe 11, rapport 797624-10507175-4, p. 11.

3 Arrêt de la cour administrative d'appel de Versailles, daté du 14 janvier 2021, [https://www.dalloz.fr/documentation/Document?id=CAA\\_VERSAILLES\\_2021-01-14\\_16VE00496\\_dup#texte-integral](https://www.dalloz.fr/documentation/Document?id=CAA_VERSAILLES_2021-01-14_16VE00496_dup#texte-integral), page consultée par la MRAe le 28 mai 2024.

étaient contestées et restaient à accomplir. Des travaux complémentaires ont ainsi été réalisés de 2019 à 2021 (DP, p. 8) : évacuation de déchets, démolition/évacuation des ruines d'un ancien bâtiment, nettoyage et clôture du site, évacuation de cuves d'hydrocarbures, nivellement et renaturation, dont la restauration des étangs et de zones humides et la restitution d'un volume inondable compatible avec le plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Seine (EI, p. 129). Un dossier de cessation de l'activité de l'ex-SNC Ris a par ailleurs été déposé en mars 2021 par SLMB. La procédure était toujours en cours en février 2024 (EI, p. 63).

Par ailleurs, SLMB a mis en vente le site dans le cadre d'un appel d'offres lancé en novembre 2019. La SAS 6<sup>e</sup> sens immobilier entreprises a été retenue en juin 2020 et assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

## ■ Description du projet

Le projet consiste en la démolition d'un hangar existant de 7 133 m<sup>2</sup> (DP, figure 12), en la réalisation d'un nouveau nivellement du terrain, en la construction de deux bâtiments d'activité de messagerie (lot 2 sur 3,8 ha, lot 3 sur 4 ha), et en l'aménagement d'un espace portuaire (lot 1 sur un hectare), dont l'exploitation sera confiée à Haropa Port Paris.

Les bâtiments de messagerie seront munis respectivement de 99 et 107 quais, et auront des dimensions conséquentes : 225 à 242 m de longueur, 45 à 46,1 m de largeur (+ 19 m pour les bureaux, accolés sur une partie restreinte de chaque bâtiment), et 9,8 m de hauteur au faîtage (10,9 m pour les bureaux). Ils seront recouverts de panneaux photovoltaïques.

La réalisation du lot 1 inclut le défrichage puis le confortement d'une partie de la berge (reprofilage, enrochements, géotextile), le profil du talus sous-fluvial n'étant pas modifié, puis l'aménagement d'un quai de trente mètres de long constitué d'une plateforme en platelage métallique sur pieux (avec palplanches/longrines béton), et de six ducs d'Albe (poteaux ancrés dans le fleuve), et d'une plateforme imperméabilisée d'une emprise maximum de 5 000 m<sup>2</sup> en bord de Seine (pour le chargement et le déchargement des marchandises). Le quai a été conçu pour accueillir des bateaux dont la longueur maximale peut atteindre 110 m pour une largeur de 11,5 m et un poids en charge maximal de 3 200 tonnes. Les différents lots seront clôturés.

Le site disposera d'un accès fluvial, d'un accès pour véhicules légers, d'un accès dédié aux poids lourds par le chemin latéral depuis la zone industrielle (DP, figure 11). Des voies internes permettront la desserte de chaque bâtiment de messagerie. Le projet prévoit également l'aménagement d'aires de stationnement automobile d'environ 110 places par bâtiment.

Il est prévu par ailleurs l'aménagement d'un bassin à ciel ouvert de rétention et d'infiltration des eaux pluviales, au sein de l'espace semi-boisé (8,1 ha) situé au nord-ouest du site. Cet espace sera conservé, et la clôture existant aujourd'hui à l'interface avec le fleuve sera déposée (DP, p. 16).

L'activité existante de recyclage de matériaux inertes de démolition, en partie ouest du site, exploitée par Eurovia, est désignée en tant que lot 4 dans le cadre du projet (1,9 ha).

L'exploitant des futures messageries (lots 2 et 3) n'est à ce jour pas connu. Les parties communes seront quant à elles exploitées par une association syndicale libre (ASL) qui regroupera l'ensemble des propriétaires des différents lots et aura la propriété des espaces communs. Le lot 4 (centre de recyclage) restera géré par la société Eurovia (DP, p. 15).

Les travaux se dérouleront sur environ deux ans (DP, p. 21). 55 000 m<sup>3</sup> de déblais seront réutilisés sur site (fond de forme, couche de forme), et 43 500 m<sup>3</sup> seront évacués (DP, p. 21 et EI p.55).

L'effectif global sur le site sera de 220 personnes. Les plages horaires de travail projetées sont 5 h-20 h du lundi au vendredi, tout au long de l'année.

L'étude d'impact inclut de nombreux plans assez précis du projet et de ses composantes, ainsi que quelques visuels de l'état projeté du site, mais en nombre insuffisant. Elle n'inclut pas de plan du nivellement du site opéré par le projet. Les surfaces imperméabilisées (voies, parkings automobile, aire portuaire) et de construction avant et après projet ne sont pas précisées.

**(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des visuels de l'état du site après réalisation du projet (coupes, axonométries et perspectives), par un plan du nivellement envisagé et par un comparatif des surfaces imperméabilisées avant et après projet.**

#### ■ Description des flux en phase d'exploitation

Selon les simulations d'activités envisageables et leur évolution, les flux transitant par le site seront du type vrac (notamment des granulats pour l'usine d'enrobés située à proximité, et de la ferraille), ou logistique urbaine (marchandises transportées par containers et par caisses mobiles, les produits dangereux étant exclus). Le trafic fluvial prévisible dans un premier temps est estimé à 55 rotations (canal du Nord et Le Havre/Rouen) pour le vrac, et à vingt containers de logistique urbaine de vingt tonnes (un bateau) par semaine, ce nombre pouvant évoluer du simple au double avec la montée en puissance des flux de messagerie, au détriment du vrac. Le trafic routier est estimé pour sa part à 236 poids lourds et 220 véhicules légers par jour.

Il n'est pas envisagé d'utilisation de l'installation terminale embranchée dont la présence est pourtant indiquée comme constituant un atout du site dans le cadre du choix d'implantation (EI p. 504).

#### ■ Procédures réglementaires applicables au projet

La mise en œuvre du projet nécessite l'obtention préalable d'une autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, d'un permis d'aménager au titre du code de l'urbanisme, et d'une autorisation de l'installation d'apportement sur le domaine public fluvial au titre du code général de la propriété des personnes publiques.

La saisine de l'Autorité environnementale est réalisée conjointement par le préfet de l'Essonne et la commune de Ris-Orangis dans le cadre des deux premières procédures. En ce qui concerne la procédure au titre de la législation sur l'eau, le projet est soumis à la fois au régime d'autorisation (remblais en lit majeur) et au régime de déclaration (95 mètres linéaires de cordon d'enrochement sur les berges, perte de luminosité sur trente mètres, confortement du talus de berge sur 42 m, destruction de cent mètres carrés de frayères).

#### ■ Remise en état du site

La remise en état du site dans le cas d'une mise à l'arrêt sans réutilisation du site ou d'une réutilisation avec le même type d'usage prévoit notamment l'évacuation ou l'élimination des déchets, l'interdiction ou la limitation d'accès au site, le démontage des équipements, la mise en sécurité des circuits électriques et le maintien en état de fonctionner des utilités (chauffage, alimentation électrique, climatisation, etc.), après consignation des équipements en arrêt de sécurité. Dans le cas d'une mise à l'arrêt avec réutilisation du site pour un autre usage, celui-ci fera l'objet des procédures d'autorisation ou de déclaration appropriées. D'après le dossier, 6<sup>e</sup> sens immobilier transmettra au préfet un mémoire de réhabilitation<sup>4</sup> précisant les mesures prises pour la protection de l'environnement compte-tenu du ou des types d'usage prévus pour le site, notamment les mesures de maîtrise des risques liés à une éventuelle pollution du site.

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

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

## 1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- la gestion des eaux pluviales ;
- le risque d'inondation ;
- les milieux aquatiques et la biodiversité ;

4 Prévu par l'article [R. 512-39-3 du code de l'environnement](#) dans le cadre de la cessation d'activité ICPE du site ou son changement d'usage.

- le paysage ;
- les risques technologiques liés au stockage et au transport de matières dangereuses ;
- la pollution des sols ;
- les déplacements et pollutions associées ;
- le changement climatique.

## 2. Justification des choix retenus et solutions alternatives

D'après le dossier, la localisation du projet, aux portes de la métropole de Paris, lui permet d'être approvisionné facilement par les trois modes : par l'A104 et l'A6, par le fleuve (desserte par la ligne de fret Gennevilliers - Évry, et par la navette quotidienne Bonneuil-Gennevilliers), par la voie ferrée (des installations terminales embranchées sont localisées à proximité, notamment celles de l'entreprise GEE qui reçoit des trains d'agrégats pour alimenter sa centrale d'enrobés). Le terrain étant situé en zone d'aléa fort à très fort du plan de prévention des risques (PPR) d'inondation de la vallée de la Seine dans l'Essonne, seuls des projets dépendant de l'utilisation de la voie d'eau pour le transport fluvial peuvent être envisagés sur ce site en conformité avec le plan de prévention des risques d'inondation.

L'étude d'impact apporte des éléments permettant d'étayer la pérennité de l'activité fluviale du projet. Néanmoins, malgré la proximité des installations ferroviaires, il n'est pas prévu de recourir au train pour transporter les marchandises de l'activité de messagerie. Le choix de privilégier le transport par poids lourds par rapport au transport ferroviaire n'est pas justifié par la nature des produits transportés ou leur mode de conditionnement.

Le projet initial présenté dans la remise d'offre de 6<sup>e</sup> sens immobilier incluait la réalisation d'un entrepôt logistique et d'une ferme photovoltaïque au sol (complétant la production photovoltaïque installée en toiture des bâtiments). Le projet a fait l'objet d'itérations successives (DP, figures 3 à 8), et notamment d'une réduction de l'emprise des constructions et aménagements (abandon de l'entrepôt logistique, de la ferme photovoltaïque, réduction de la surface de terrain associée au quai), en vue de préserver les étangs et espaces naturels. La forme des bassins de collecte des eaux a également été modifiée afin de mieux prendre en compte leur intégration paysagère et écologique. Les rejets d'eaux pluviales ont été dirigés vers le réseau public plutôt que vers la Seine, pour tenir compte du périmètre de protection rapproché (PPR) de la prise d'eau de l'usine d'eau potable de Viry-Châtillon (située 1,5 km en aval, EI, p. 75), et faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) depuis 2011.

**(2) L'Autorité environnementale recommande de reconsidérer le choix de ne pas recourir au transport ferroviaire dans le cadre du projet, malgré la proximité immédiate d'installations terminales embranchées, sauf à démontrer l'impossibilité de le faire du fait de la nature des marchandises à transporter et de leur conditionnement.**

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

### 3.1. Gestion des eaux pluviales

Compte tenu de la configuration du projet, des résultats de l'étude de sol (terrain peu perméable) et du débit limité de rejet autorisé pour le projet, une solution mixte avec infiltration et rejet sur le domaine public a été privilégiée. Les eaux de toitures (non traitées et rejetées en gravitaire) seront infiltrées par l'intermédiaire d'un bassin à ciel ouvert. Ce bassin sera équipé d'ouvrages de surverse déchargés dans le réseau d'eaux pluviales voiries. Les eaux pluviales de parking des véhicules automobiles légers seront en partie infiltrées par l'intermédiaire de revêtements perméables pour les petites pluies et dirigées dans des rétentions étanches enterrées pour les pluies moyennes à fortes. Les eaux de voiries seront infiltrées via des noues de très faible profondeur

dans des massifs drainants en galets (traités par un aqua textile oléo-dépolluant) pour les petites pluies et rejetées par surverse dans des rétentions étanches pour les pluies moyennes à fortes. La part non infiltrée de ces noues sera dirigée par surverse vers le bassin de rétention étanche enterré. Les zones de béquillage des quais présentant un risque élevé de pollution d'hydrocarbures seront dirigées directement dans les rétentions étanches enterrées pour les pluies petites à fortes. L'ensemble des eaux collectées par les rétentions étanches enterrées sera traité par séparateur d'hydrocarbures avant relevage vers le réseau public à l'est du site, rue Mac Cornick. La pluie trentennale sera tamponnée (voiries) ou infiltrée (toitures, espaces verts), conformément au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

La surface active après projet sera de 83 849 m<sup>2</sup> et le débit de fuite global de huit litres par seconde lors de la pluie trentennale. L'étude d'impact ne présente pas de comparatif de ces caractéristiques avec l'état initial. L'impact potentiel du ruissellement sur la qualité de l'eau n'est pas évalué, en particulier lors d'épisodes pluvieux importants, en cas de saturation des sols et de remontée de la nappe alluviale<sup>5</sup>.

Les conditions de surveillance de la qualité des eaux avant restitution ou infiltration, les points de mesures et les seuils à respecter restent par ailleurs à préciser.

### (3) L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter un comparatif des surfaces actives et du débit de fuite global avant et après projet, et d'étudier l'impact du ruissellement des eaux pluviales sur la qualité des eaux superficielles et souterraines ;
- préciser les conditions de suivi de la qualité des eaux avant infiltration ou rejet.

## 3.2. Risque d'inondation

Le projet est situé en partie en zone d'aléas très forts du PPRI de la vallée de la Seine dans l'Essonne : les berges sont soumises à des vitesses importantes, entre 0,5 et un mètre par seconde et le site est exposé à des hauteurs d'inondation supérieures à deux mètres. La carte donne des cotes des plus hautes eaux connues (PHEC) correspondant à la crue de janvier 1910. Les PHEC dans le secteur du projet sont comprises entre 36,55 m NGF<sup>6</sup> à l'amont et 36,50 m NGF à l'aval. La cote de référence retenue pour le projet est de 36,53 m NGF. Au regard du zonage réglementaire du PPRI, le projet se situe en zones rouge, orange et bleue. Cela implique qu'il n'y a pas de limite de surface construite tant que les activités accueillies sont justifiées par l'activité portuaire, sous réserve qu'en bordure de fleuve, la bande des vitesses importantes figurant sur la carte réglementaire soit préservée pour faciliter l'écoulement des crues (cette bande ne pourra être utilisée que pour des voies vertes, aménagements cyclables, espaces verts et paysagers ou espaces portuaires), que les mesures compensatoires nécessaires soient mises en œuvre et que le premier plancher des constructions autorisées soit au-dessus de la cote des PHEC

Le projet prévoit donc un niveau de plancher au-dessus de la cote des PHEC pour les deux bâtiments de messagerie, qui seront orientés parallèlement à l'écoulement des crues. Une partie du site sera rehaussée, et une autre partie abaissée en compensation, le reste du site n'étant pas modifié (EI, p. 316, figure 189). Le projet met en relation, par le biais de puits et canalisations de diamètres 400 mm, des zones de dépression éloignées de la Seine, augmentant ainsi la surface disponible à l'expansion des eaux, sans pour autant atteindre l'équilibre de surface pour les altitudes les plus basses des zones concernées par l'aménagement. Le projet est soumis au régime d'autorisation « loi sur l'eau », en raison de l'emprise de 55 902 m<sup>2</sup> (EI, p. 315) ou de 61 556 m<sup>2</sup> (EI, p. 14) soustraite au champ d'expansion des crues.

Une étude de modélisation hydraulique a été réalisée. Elle s'appuie sur un modèle hydraulique de la Seine tenant compte de la topographie et de la rugosité des surfaces, des constructions, démolitions, et aménagements du projet, et la simulation de deux types de crues (1910, crue de période de retour cent ans, et 1982, crue de période de retour vingt ans). Il n'est pas précisé si le défrichement en bord de Seine a été intégré dans

5 L'étude d'impact évoque une « vigilance à apporter pour éviter que la canalisation [prévue pour connecter les points bas éloignés de la Seine] ne soit en situation de saturation en cas de nappe haute » (p. 314), sans préciser les conditions envisagées pour l'exercice de cette vigilance.

6 Nivellement général de la France.

la modélisation. L'évaluation des incidences ainsi modélisées s'appuie sur l'état de référence du PPRI (bâti-ments et topographie en date du PPRI, crue de janvier 1910), adapté pour tenir compte des travaux de remise en état des zones humides prévus sur le site. Le volume inondable sous le niveau des PHEC en situation de projet est de 249 560 m<sup>3</sup>, soit 9 626 m<sup>3</sup> de plus qu'à l'état de référence. En termes de surface, le projet augmente l'inondabilité du site notamment aux cotes voisines de la cote de référence, mais la diminue à des cotes inférieures.

D'après la simulation, le projet ne modifie quasiment pas les niveaux d'eau dans le lit mineur. Les cartographies simulées lors des crues 1982 et 1910 font notamment apparaître une zone d'augmentation des vitesses en amont immédiat du projet (+ quelques dixièmes de m/s). Un débit plus important caractérise également le lit majeur lors de la crue 1910. Des augmentations localisées de hauteurs d'eau de quelques centimètres sont à prévoir dans la zone d'étude (« au pied du talus sud-ouest » et « en aval de l'ancien grand bâtiment », EI, p. 328 et 333).

Selon l'article 14 du règlement du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) « Nappe de Beauce et milieux aquatiques associés », afin de protéger les zones d'expansion des crues pour ne pas aggraver les risques liés aux inondations, les installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau, soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, peuvent être autorisés ou faire l'objet d'un récépissé de déclaration, seulement si au moins une des deux conditions suivantes est satisfaite : l'existence d'un intérêt général avéré et motivé (implantation d'infrastructures de captage et de traitement des eaux usées ou potables, etc.), et l'amélioration de la sécurité des personnes, des habitations, des bâtiments d'activités et des infrastructures de transports. L'étude d'impact ne justifie pas le respect de l'une ou l'autre de ces conditions, alors que des effets, même s'ils sont en partie compensés, sont pressentis aux abords du site, dans le lit majeur (cf *supra*).

**(4) L'Autorité environnementale recommande de détailler point par point la compatibilité du projet avec l'article 14 du règlement du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) « Nappe de Beauce et milieux aquatiques associés » en documentant l'amélioration de la sécurité des personnes et des biens apportée par le projet.**

### 3.3. Milieux aquatiques

Les travaux envisagés dans le lit de la Seine et aux abords immédiats, par exemple le battage des ducs d'Albe, pourront entraîner une dispersion des matières en suspension (MES) dans le milieu aquatique et seront susceptibles d'engendrer un impact direct sur la faune piscicole (colmatage des branchies et des pontes entraînant la mort des individus juvéniles ou larvaires) et sur les habitats de reproduction (colmatage des frayères situées à l'aval).

En réponse à ces enjeux, les travaux en eau seront réalisés entre septembre et mars afin d'éviter les périodes de reproduction piscicole. Un barrage anti-MES sera mis en place en aval immédiat du chantier. Un suivi régulier du risque de crue de la Seine est prévu en phase de travaux et un dispositif d'évacuation d'urgence des engins et matériaux. De plus, des mesures de prévention et de gestion des déversements accidentels de produits polluants seront mises en place lors des travaux<sup>7</sup>.

Les berges offrent des potentialités de frai pour les poissons phytophiles<sup>8</sup> et lithophiles<sup>9</sup>. L'aménagement du quai va engendrer une perte des potentialités de nutrition et de frai des espèces lithophiles. Pour y remédier, le projet prévoit d'installer des petits enrochements en partie basse de la berge (conservation des potentialités satisfaisantes de nutrition et amélioration des potentialités d'abris), d'épandre une granulométrie plus

7 En cas de pollution accidentelle, les éventuels embâcles seront évacués systématiquement, et les produits polluants seront récupérés autant que possible (ex. boudins absorbants) et évacués en filière adaptée.

8 Les espèces phytophiles déposent leurs œufs sur de la végétation immergée. En général, la reproduction se fait à proximité du cours d'eau.

9 Poissons dépendant des fonds pierreux et frayant sur un substrat composé de pierres.

favorable aux alevins sur les hauts fonds sableux, et de planter environ vingt mètres carrés d'herbier, notamment du nénuphar, dans les quelques zones où la berge en est dépourvue.

L'amplification de l'activité du fret fluvial sur la Seine au niveau du site d'appontement et l'activité de chargement et déchargement de vrac au niveau de la zone portuaire pourront également polluer ou perturber le milieu aquatique. En réponse, le projet prévoit :

- une mise à quai des bateaux à dix mètres de la berge basse, compte tenu de la configuration du quai ;
- à titre de réduction, un cordon d'enrochement anti batillage, à quarante mètres en aval du quai, sur les 45 m de haut fond afin de créer des conditions de frai et de croissance plus favorables aux alevins et créer également des abris piscicoles grâce aux anfractuosités de l'enrochement ;
- à titre d'« accompagnement » une autre mesure similaire à la précédente, à une cinquantaine de mètres en amont ;
- un garde-corps plein sur l'ensemble du linéaire du quai afin de supprimer tout risque de chute de matière ou de matériaux dans la Seine.

Des mesures complémentaires doivent également être proposées (telles que l'adaptation de la période de travaux) pour encadrer les effets négatifs de la réalisation des deux cordons d'enrochements hors du site.

**(5) L'Autorité environnementale recommande d'étudier et prendre en compte les impacts des mesures d'aménagement de cordon d'enrochements, sur la biodiversité et le paysage.**

### 3.4. Faune et flore terrestres

Dans le cadre des travaux de restauration de zones humides et du volume inondable sur le site d'étude menés en 2020, une expertise faune, flore et habitat a été réalisée entre mai 2019 et mai 2022. Quatre visites ont été réalisées, deux préalablement aux travaux, une au cours de ceux-ci et une dernière cinq mois après la fin des travaux. Le parcours de prospection sur le site, partiel (partie centrale, chemin de halage) n'est présenté que pour cette dernière visite (EI, p. 133, figure 83). L'étude d'impact ne mentionne pas la recherche des oiseaux en période d'hivernage et de migration, ni l'écoute nocturne des amphibiens, ni l'inventaire ou la collecte de données relatives aux espèces aquatiques non piscicoles (herbiers flottants, invertébrés, etc.).

**(6) L'Autorité environnementale recommande de compléter ou de documenter davantage l'inventaire naturaliste concernant les oiseaux en période d'hivernage et de migration, l'écoute nocturne des amphibiens et les espèces aquatiques non piscicoles.**

Actuellement, le site accueille un cordon de forêt alluviale le long de la Seine, des fourrés (au nord), des friches (au centre), des mares, et des surfaces construites et imperméabilisées. La Linotte mélodieuse, vulnérable en Île-de-France, pourrait nicher sur le site. Malgré l'absence de prospection en période d'hivernage, l'étude d'impact fait état de la présence du Rouge – queue noir (oiseau hivernant, rare en Île-de-France). Parmi les autres espèces recensées figurent la Grenouille verte, le Léopard des murailles, six papillons de jour, six odonates, trois orthoptères, trois mammifères, sept chauves-souris en chasse dont la Sérotine commune, vulnérable en Île-de-France. Le bâti à démolir ne présente pas de potentiel de gîte identifié pour les chauves-souris.

Le projet prévoit d'éviter une grande partie du secteur dans lequel ont été identifiés des enjeux écologiques qualifiés de moyens (p. 164, figures 107 et 137).

Néanmoins, de la végétation sera détruite par les aménagements (24 arbres de la forêt alluviale, des lisières et plantations réalisées lors de la remise en état, EI p. 214 à 222). Aucun arbre à cavité n'a été identifié, mais l'une des mesures consiste en un « *abattage doux des arbres potentiellement gîte à chiroptères* ». Cette potentialité, si elle n'a pas été identifiée dans le cadre des inventaires de terrain, devrait être explicitée, ainsi que la manière dont elle pourrait être déterminée. L'étude d'impact ne précise pas les espèces des arbres supprimés ni leur état de maturité et de conservation. 221 arbres et des haies seront plantés notamment le long des voiries, autour des mares et du bassin de rétention, le long du réseau de transport d'hydrocarbures par pipelines

Trapil et près du quai. Des bosquets seront également créés dans les délaissés du site, autour du bâtiment principal. Les arbres déjà plantés seront ré-utilisés ou remplacés s'il est nécessaire de les déplacer (huit arbres déplacés, EI, p. 259). Les nouvelles plantations feront l'objet d'un suivi avec garantie de reprise sur trois ans.

**(7) L'Autorité environnementale recommande de préciser les espèces des arbres supprimés et leur état de maturité et de conservation.**

La végétation accueille des plantes patrimoniales, notamment le Genêt prostré, en danger critique d'extinction en Île-de-France, et situé en bordure du périmètre du projet (figure 93). L'étude d'impact ne précise pas comment cet enjeu est pris en compte. L'Armoise champêtre et le Scandix peigne de Vénus, vulnérables en Île-de-France, sont également présentes mais non cartographiées.

**(8) L'Autorité environnementale recommande d'étudier et prendre en compte les incidences sur l'ensemble des plantes vulnérables ou en danger critique d'extinction en Île-de-France, protégées ou non, ayant été observées sur le site.**

Le projet va détruire huit hectares de friche (EI, p. 214, figure 135) bénéficiant au Lézard des murailles. En réponse à cet enjeu, il prévoit d'aménager des habitats favorables aux reptiles au sein du périmètre du projet : murets en pierres, hibernaculis. La création d'espaces verts participera également à la réduction d'impact sur l'espèce (EI, p. 233 à 240). L'impact résiduel est jugé faible. Cette conclusion doit être davantage justifiée au vu de l'étendue de la perte d'habitat initial, et de l'absence de précision sur les caractéristiques des habitats restitués (linéaires de murets, etc.).

**(9) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir la justification de la prise en compte du Lézard des murailles et de ses habitats.**

Le maître d'ouvrage prévoit de réaliser une vérification préalable aux travaux de déboisement et de terrassement, afin d'identifier la présence d'éventuelles nichées d'espèces précoces. Une attention particulière devra être apportée à la Linotte mélodieuse, observée sur certains emplacements des futurs espaces verts.

Le projet prévoit également de réaliser les travaux en dehors de périodes de reproduction des oiseaux et amphibiens, et le déboisement en début d'automne ou en hiver, de poser des nichoirs, de réduire la pollution lumineuse au printemps et à l'été, de baliser les mares et poser des filets anti-intrusions afin d'empêcher les amphibiens de pénétrer sur le chantier.

Le site est concerné par un corridor arboré identifié par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) au nord et à l'ouest, qui a été préservé « *dans la mesure du possible* » selon le maître d'ouvrage. Le projet implante en effet les constructions et les principaux aménagements en partie sud-est du site. Une voirie du projet fragmente localement ce corridor à proximité du lot 4. Néanmoins, le projet inclut le démontage d'une clôture existante en bord de Seine dans la partie conservée de l'espace naturel, par laquelle passe ce corridor, ainsi que la plantation de haies le long des voiries et autour des mares et du bassin de rétention, afin de le reconstituer.

En revanche, l'objectif de restauration du corridor alluvial multi-trames de la Seine, également identifié par le SRCE, ne semble pas suffisamment pris en compte par le projet. Le projet va en effet détruire 400 m<sup>2</sup> de forêt alluviale et 170 m<sup>2</sup> de lisière mésophile, et les différents lots seront clôturés. L'étude d'impact indique que seul le chemin de halage constitue le support du corridor rivulaire, qui serait déconnecté du site du projet et déjà largement fragmenté et perturbé. Pour l'Autorité environnementale, il importe que soit démontrée au moins l'équivalence des fonctionnalités écologiques liées au corridor alluvial multitrames avant et après projet.

**(10) L'Autorité environnementale recommande de démontrer la prise en compte par le projet de l'objectif de restauration du corridor alluvial multitrames formé par la Seine, inscrit au SRCE et de faire la démonstration d'une absence de perte fonctionnelle du fait des travaux et de la réalisation des travaux.**

Le projet longe et intercepte à la marge la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type 2 « Vallée de la Seine de Saint-Fargeau à Villeneuve-Saint-Georges » (EI, p. 108). L'impact potentiel sur la Znieff sont jugés non significatifs (EI, p. 216), mais le dossier ne justifie pas cette affirmation, s'agissant notamment du risque d'atteinte des enjeux liés aux espèces déterminantes de cette Znieff.

### 3.5. Pollution des sols

Le projet présente un historique des activités polluantes sur le site (Carte des anciens sites industriels et d'activités de services - Casias : ancienne fabrique de machines agricoles, classée ICPE), en identifiant dix sources de pollution potentielles ou avérées (p. 64, figure 28). Des investigations de la qualité des sols, gaz de sols, et eaux souterraines ont permis d'identifier des pollutions diverses :

- une pollution concentrée en hydrocarbures dans les sols, localisée entre environ 3 et 6,5 m de profondeur, cette pollution étant liée à la présence d'une ancienne cuve de fioul de 20 000 litres et à la fuite de cuves historiques en 1996 ;
- une pollution diffuse en métaux et hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), du fait des remblais présents sur le site (entre zéro et deux mètres de profondeur) ;
- la présence de naphthalène dans les sols (EI, p. 64-65), des marques en benzène et hydrocarbures volatils dans les gaz de sols, et de benzoapyrène dans les eaux souterraines.

Environ 900 tonnes de terres affectées en hydrocarbures (localisées sur la figure 29, p. 68) ont été excavées et envoyées en filière spécialisée. Un traitement des eaux a été réalisé, incluant une injection de trois tonnes d'oxydant (EI, p. 68), compte-tenu de la présence de la nappe et de pollutions résiduelles en hydrocarbures et HAP en fond de fouille. Les opérations de dépollution ont été achevées en juillet 2022, conformément à un plan de gestion établi et mis à jour en 2021. Il n'est pas précisé dans le dossier si l'ancienne cuve de fioul a été évacuée. Selon l'étude d'impact, « *au regard de la nature de la pollution résiduelle (teneurs, type de polluants), de sa localisation, de l'usage futur de la zone, une analyse des risques résiduels n'a pas été jugée nécessaire. Il est donc considéré que la remise en état est compatible avec l'usage industriel envisagé* ». Il apparaît toutefois que l'étude d'impact s'est focalisée sur le traitement du spot de pollution concentrée en hydrocarbures. Le maître d'ouvrage laisse en place les remblais pollués sur le site, au motif qu'ils ne présenteraient pas de risques sanitaires pour les futurs employés. Il importe de préciser si ce choix est compatible avec la préservation à long terme de la qualité des eaux de la Seine et de celle des eaux souterraines de la nappe alluviale.

Aucun élément n'est apporté sur l'ancien transformateur électrique, qui pourrait être déplacé ou réutilisé. Il est fréquent que de tels équipements utilisent ou aient utilisé du pyralène<sup>10</sup>. Il conviendrait de préciser les modalités de gestion des pollutions associées ou de démontrer que la question n'est pas pertinente en l'espèce.

#### (11) L'Autorité environnementale recommande :

- de préciser si l'ancienne cuve de fioul a été évacuée du site, et de justifier le choix de laisser en place les remblais pollués sur ce site sensible pour la production d'eau destinée à la consommation humaine ;
- de donner des précisions sur l'ancien transformateur et, le cas échéant, de définir ses modalités de dépollution.

### 3.6. Paysage

D'après le dossier, le site n'est pas visible depuis les routes d'accès environnantes. Il en est de même depuis la Seine, du fait des franges de la végétation sur berge, très dense et haute. Le lit mineur de la Seine fait partie du site inscrit « Rives de Seine », qui doit être préservé compte tenu de son caractère historique et pittoresque. Le chemin de halage longeant le site est décrit dans l'étude d'impact comme « *très peu utilisé* » car « *squatté* » et « *peu accueillant* » (EI, p. 249).

<sup>10</sup> Les pyralènes sont des fluides diélectriques toxiques interdits depuis 2013.

Toutefois, la plateforme portuaire créera une ouverture dans la végétation (EI, p. 250 et 251, figures 144/145, et p. 267, figure 159), qui modifiera la perception locale du paysage et introduira à cet endroit le passage d'un paysage naturel vers un paysage industriel. L'implantation du quai et le confortement de la berge s'accompagneront d'un déboisement limité, d'après le maître d'ouvrage, au strict minimum, soit un linéaire de 36 m. 24 arbres de gros diamètre (supérieur à vingt centimètres) entre la berge et le haut du talus au niveau du quai seront ainsi supprimés. La mesure d'« accompagnement » prévoyant une intervention sur la ripisylve, notamment la coupe de deux arbres, il paraît nécessaire d'en évaluer les impacts sur le paysage du site inscrit.

Douze saules seront plantés en contrepartie au niveau des zones de passage au-dessus des enrochements. Le quai ne dépassera pas ou de très peu l'épaisseur de la végétation des berges actuelle. Une haie sera également créée en bordure nord du site (le long du réseau Trapil), pour minimiser les vues depuis le chemin de halage. Le coloris du quai (marron 8400) a été choisi en concertation avec l'architecte des bâtiments de France (ABF). Le revêtement retenu pour l'enveloppe des deux bâtiments de messageries est un bardage métallique avec des tonalités (claires ou sombres) qui ne sont pas précisées. L'incidence résiduelle du projet sur le paysage est qualifiée de moyenne.

Le quai sera visible depuis le pont entre Ris-Orangis et Draveil (p. 251, figure 146), et le projet sera également visible depuis quelques habitations de Draveil sur le coteau en rive droite, mais pas depuis l'espace public associé (EI, p. 252). En outre, la visibilité du projet depuis le sentier de grande randonnée (GR) 2 et son prolongement en bord de rive droite est insuffisamment étudiée.

**(12) L'Autorité environnementale recommande d'explicitier et de mieux illustrer la manière dont le projet transforme le paysage des berges de Seine, notamment vu depuis le sentier de grande randonnée et son prolongement du bord de Seine en rive droite.**

### 3.7. Déplacements, air, bruit

Le maître d'ouvrage envisage deux modes de fonctionnement. Un premier mode consiste à mettre en place un pendulier fluvial de petite capacité et l'approvisionnement de vingt containers par semaine via le quai, pour gérer les flux de logistique urbaine liés à l'activité de messagerie. Ce mode permet l'utilisation du quai le matin pour les flux de vrac. Il permet de transporter 35 000 tonnes de marchandises et 145 200 tonnes de vrac par an. La part du trafic fluvial de l'activité messagerie par rapport au trafic fluvial total du projet en nombre de mises à quai est alors de 84,5 %. Un deuxième mode consiste en une montée en puissance des flux de messagerie (jusqu'à 94 000 tonnes de marchandises), qui ne permet plus le transit de vrac. L'activité de messagerie pourra représenter alors 100 % du trafic fluvial. Le phasage temporel et l'échéance de basculement entre les modes 1 et 2 ne sont pas précisés.

**(13) L'Autorité environnementale recommande de décrire le phasage temporel et l'échéance de basculement entre les deux modes de fonctionnement du projet, variant selon la nature des flux transitant par le site et la proportion du recours au transport fluvial.**

Le nombre de bateaux et de poids lourds est quasiment le même d'un mode à l'autre. Le trafic routier maximal attendu est de 236 poids-lourds et 220 véhicules légers par jour. Quant au trafic fluvial, l'étude d'impact évoque la mise à quai chaque semaine de deux bateaux pour le vrac, d'un bateau porte-containers (20 T) et de cinq bateaux de caisses mobiles (3 T) (p. 345).

Il n'y a pas d'étude de trafic annexée à l'étude d'impact. L'état initial du trafic routier s'appuie sur des comptages anciens. Les conditions de trafic en situation actuelle et future aux heures de pointe ne sont pas précisées. L'étude d'impact n'inclut pas non plus de scénario fil de l'eau du trafic routier (horizon futur mais sans le projet). Selon l'étude d'impact, l'augmentation de trafic générée par le projet sera au maximum de 6 % concernant la route départementale (RD) 31, et comprise entre 0,4 et 3,6 % pour les autres axes, avec cependant une très forte augmentation du trafic de poids lourds (jusqu'à +77 % sur la RD 31). Une telle augmentation nécessite des mesures de réduction, d'autant plus qu'aucune concertation du public en amont du projet ne semble

avoir été réalisée. Ces calculs sont insuffisamment justifiés (répartition de ce volume sur les axes de l'aire d'étude, capacité de transport d'un poids lourd). En outre, les incidences d'un basculement du trafic sur les poids lourds en cas d'utilisation accrue du site sans remise en service de l'installation terminale embranchée ne sont pas évaluées.

**(14) L'Autorité environnementale recommande de décrire les hypothèses de l'étude de trafic, notamment la répartition des flux sur les axes routiers alentour et d'évaluer pour la bonne information du public les incidences d'une hypothèse de basculement de l'ensemble de l'activité en fret routier en cas de montée en puissance du site et en l'absence d'utilisation de la voie ferrée.**

Les émissions polluantes du projet ont été estimées (trafic routier, manipulation de matériaux). Sur la base d'une évaluation des risques sanitaires et de mesures de réduction, l'étude d'impact conclut à un impact résiduel négligeable du projet sur l'air. L'étude ne fait pas le lien entre la modélisation de la pollution routière et le chapitre relatif au trafic routier généré, et ne précise pas la population cible étudiée dans l'évaluation sanitaire (adulte, enfant, durée d'exposition), ni si des écoles sont présentes le long des trajets préférentiels des véhicules du projet.

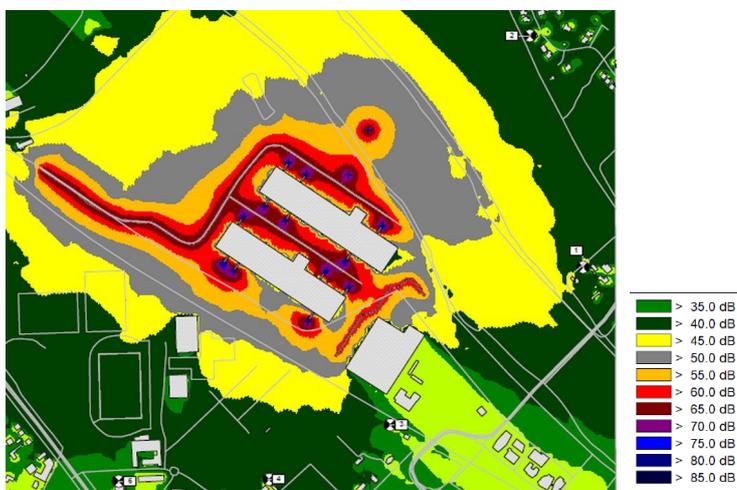


Figure 2 : Carte des niveaux sonores du site modélisés à l'état projeté en période diurne (Étude d'impact, p. 348)

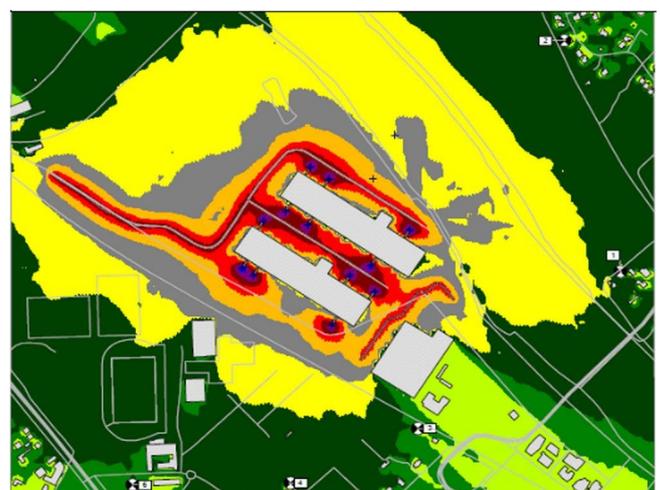


Figure 3 : Carte des niveaux sonores du site modélisés à l'état projeté en période nocturne (Étude d'impact, p. 348)

Une modélisation des nuisances sonores du projet en phase d'exploitation a été effectuée, à partir de six points récepteurs situés au niveau des habitations riveraines les plus proches et correspondant aux zones d'émergence réglementées (en rive gauche et en rive droite). Cette modélisation prend en compte l'ensemble des équipements et activités sources de bruit internes au périmètre du projet (trafics routier et fluvial, charge-ments/déchargements). L'Autorité environnementale relève que les incidences sonores des trafics routier et fluvial externes au strict périmètre d'implantation du projet, le long des axes empruntés par ces trafics, n'ont pas été étudiés, et que l'impact du bruit sur la biodiversité, notamment celle concernée par les corridors et les habitats situés dans la partie ouest et le long de la Seine, n'a pas non plus été analysé.

Plus généralement, les émergences sonores liées aux activités du projet dans le contexte du site inscrit des rives de la Seine et de ses usages récréatifs n'ont pas fait l'objet d'attention particulière.

**(15) L'Autorité environnementale recommande :**

- d'étudier les incidences sonores des trafics routier et fluvial liés au projet sur les itinéraires qu'ils empruntent à l'extérieur du périmètre strict d'implantation ;
- d'analyser et prendre en compte l'impact acoustique du projet sur la biodiversité.

### 3.8. Risques technologiques

Le site du projet interfère avec les zonages réglementaires du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) CIM-Antargaz (EI, p. 192, figures 129 et 130), situé sur les communes de Grigny, Ris-Orangis et Draveil, et approuvé par la préfète de l'Essonne par arrêté du 4 avril 2018. Ce PPRT concerne deux ICPE soumises à autorisation Seveso seuil haut : le dépôt d'hydrocarbures de la Compagnie industrielle maritime (CIM) et le dépôt de gaz liquéfiés de la société Antargaz. Les bâtiments des messageries et la zone portuaire interfère avec la zone bleu clair du PPRT, qui correspond à des zones où les niveaux d'aléas sont faibles et où le principe de maîtrise de l'urbanisation future à appliquer est l'autorisation sous conditions.

La construction d'infrastructures de transport tout modes confondus y est autorisée sous réserve de la prise en compte des mesures relatives aux usages, ainsi que toute nouvelle implantation de pontons ou estacades utiles aux activités liées à la voie d'eau sous réserve qu'il n'existe pas d'emplacement alternatif en dehors de la zone d'exposition aux risques. Y sont également autorisées les constructions nouvelles à usage d'activités hormis les établissements recevant du public que l'on peut difficilement évacuer.

Selon l'étude d'impact, le projet est compatible avec le PPRT. Pour l'Autorité environnementale, il convient de justifier davantage l'absence d'emplacement alternatif en dehors de la zone d'exposition aux risques pour le quai.

#### **(16) L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'absence d'alternative relative à la localisation du quai au regard du règlement du plan de prévention des risques technologiques.**

Le site est bordé par un oléoduc exploité par la société Trapil situé en limite nord-est ainsi que par un gazoduc exploité par GRT gaz situé en bordure sud et dans la partie est (figure 131, p. 194). Afin de prévenir les risques d'endommagement des canalisations de transport, le dossier indique que les travaux seront conduits dans le respect de la procédure définie par le décret n° 2011-1241 du 5 octobre 2011, et que des contacts ont été réalisés notamment avec Trapil, pour valider les distances d'éloignement à respecter (par exemple, 2,5 mètres entre la canalisation et les pieux).

### 3.9. Changement climatique

Les messageries devraient consommer 953 MWh/an au vu des données de l'étude d'impact (p. 56), ce qui correspond au chauffage des bureaux et à l'électricité des installations. Le chauffage a recours à des pompes à chaleur. Les bâtiments de messagerie seront équipés d'une centrale photovoltaïque en toiture d'une puissance cumulée de l'ordre de 2 700 kWc, couvrant plus de 13 000 m<sup>2</sup> et qui devrait produire environ 2 250 MWh d'électricité par an. Cependant, il n'est pas précisé si elle permettra de satisfaire les besoins du projet. De plus, « l'installation de cette centrale sera soumise au retour des appels d'offres publics de la CRE (Commission de régulation de l'énergie) ». Cette mesure reste donc à confirmer.

Concernant les déplacements, l'étude d'impact indique, sur la base de calculs fondés sur des valeurs moyennes de l'Agence nationale de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), que la livraison logistique dans Paris par bateau est deux fois moins émettrice de CO<sub>2</sub> qu'un transport par camions. Néanmoins, le bilan carbone présenté ne prend pas en compte l'ensemble des composantes du projet (acheminement et évacuation des marchandises par poids lourds, déplacements des employés du site, extraction et transformation des matériaux de construction nécessaires à la réalisation du projet, réduction des capacités de stockage de carbone liée à l'artificialisation d'une partie du site, etc.). Elle ne présente donc pas une démarche d'ensemble, quantifiée et robuste d'estimation et de limitation des émissions de gaz à effet de serre du projet, directes et indirectes.

#### **(17) L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan carbone complet du projet, dans toutes ses composantes et leur cycle de vie, et de définir en conséquence la démarche ERC nécessaire pour prendre en considération les émissions de gaz à effet de serre.**

## 4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

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

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 maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr).

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au 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 l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

**Délibéré en séance le 26/06/2024**

**Siégeaient :**

**Isabelle BACHELIER-VELLA, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,  
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*,**

# ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des visuels de l'état du site après réalisation du projet (coupes, axonométries et perspectives), par un plan du nivellement envisagé et par un comparatif des surfaces imperméabilisées avant et après projet.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande de reconsidérer le choix de ne pas recourir au transport ferroviaire dans le cadre du projet, malgré la proximité immédiate d'installations terminales embranchées, sauf à démontrer l'impossibilité de le faire du fait de la nature des marchandises à transporter et de leur conditionnement.....10
- (3) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter un comparatif des surfaces actives et du débit de fuite global avant et après projet, et d'étudier l'impact du ruissellement des eaux pluviales sur la qualité des eaux superficielles et souterraines ; - préciser les conditions de suivi de la qualité des eaux avant infiltration ou rejet.....11
- (4) L'Autorité environnementale recommande de détailler point par point la compatibilité du projet avec l'article 14 du règlement du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) « Nappe de Beauce et milieux aquatiques associés » en documentant l'amélioration de la sécurité des personnes et des biens apportée par le projet.....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande d'étudier et prendre en compte les impacts des mesures d'aménagement de cordon d'enrochements, sur la biodiversité et le paysage.....13
- (6) L'Autorité environnementale recommande de compléter ou de documenter davantage l'inventaire naturaliste concernant les oiseaux en période d'hivernage et de migration, l'écoute nocturne des amphibiens et les espèces aquatiques non piscicoles.....13
- (7) L'Autorité environnementale recommande de préciser les espèces des arbres supprimés et leur état de maturité et de conservation.....14
- (8) L'Autorité environnementale recommande d'étudier et prendre en compte les incidences sur l'ensemble des plantes vulnérables ou en danger critique d'extinction en Île-de-France, protégées ou non, ayant été observées sur le site.....14
- (9) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir la justification de la prise en compte du Lézard des murailles et de ses habitats.....14
- (10) L'Autorité environnementale recommande de démontrer la prise en compte par le projet de l'objectif de restauration du corridor alluvial multitrames formé par la Seine, inscrit au SRCE et de faire la démonstration d'une absence de perte fonctionnelle du fait des travaux et de la réalisation des travaux.....14
- (11) L'Autorité environnementale recommande : - de préciser si l'ancienne cuve de fioul a été évacuée du site, et de justifier le choix de laisser en place les remblais pollués sur ce site sensible pour la production d'eau destinée à la consommation humaine ; - de donner des précisions sur l'ancien transformateur et, le cas échéant, de définir ses modalités de dépollution. ....15

- (12) L'Autorité environnementale recommande d'expliciter et de mieux illustrer la manière dont le projet transforme le paysage des berges de Seine, notamment vu depuis le sentier de grande randonnée et son prolongement du bord de Seine en rive droite.. .16
- (13) L'Autorité environnementale recommande de décrire le phasage temporel et l'échéance de basculement entre les deux modes de fonctionnement du projet, variant selon la nature des flux transitant par le site et la proportion du recours au transport fluvial.....16
- (14) L'Autorité environnementale recommande de décrire les hypothèses de l'étude de trafic, notamment la répartition des flux sur les axes routiers alentour et d'évaluer pour la bonne information du public les incidences d'une hypothèse de basculement de l'ensemble de l'activité en fret routier en cas de montée en puissance du site et en l'absence d'utilisation de la voie ferrée.....17
- (15) L'Autorité environnementale recommande : - d'étudier les incidences sonores des trafics routier et fluvial liés au projet sur les itinéraires qu'ils empruntent à l'extérieur du périmètre strict d'implantation ; - d'analyser et prendre en compte l'impact acoustique du projet sur la biodiversité.....17
- (16) L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'absence d'alternative relative à la localisation du quai au regard du règlement du plan de prévention des risques technologiques.....18
- (17) L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan carbone complet du projet, dans toutes ses composantes et leur cycle de vie, et de définir en conséquence la démarche ERC nécessaire pour prendre en considération les émissions de gaz à effet de serre.....18