



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis
sur le projet d'entrepôts logistiques
Bruyères-sur-Oise (95)

N° APJIF-2025-021
du 3/05/2025



Site d'implantation des trois entrepôts, ZAE des Aubins

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne un projet d'entrepôts logistiques, situé à Bruyères-sur-Oise, porté par l'entreprise Telamon et son étude d'impact, datée de février 2025. Il est émis dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale et de permis de construire.

Sur une emprise de 37 ha, ce projet vise à la mise en place de trois entrepôts (A,B et C) pour le stockage de différents produits, dont des liquides et gaz inflammables, organisés en sept cellules de stockage par bâtiment pour une surface totale de stockage de 99 140 m². En complément de ces installations, une centrale solaire d'une puissance de crête de 11,68 MWc sera installée sur les toits des trois bâtiments. Le terrain est présenté comme ayant été occupé par une carrière de graviers jusqu'en 2005 puis remblayé et laissé sans gestion depuis.

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

- les transports,
- la gestion des sols pollués,
- la biodiversité.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- compléter l'analyse des polluants trouvés sur le terrain en y intégrant les néocontaminants tels que les composés organofluorés synthétiques persistants (PFAS),
- revoir la mesure concernant le marais de Boran et étayer son additionnalité écologique ,
- chercher un site de substitution adapté aux mesures de compensation.

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 précède l'avis détaillé. 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
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	8
2. L'évaluation environnementale.....	8
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	8
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	9
3.1. Les transports.....	9
3.2. La gestion des sols pollués.....	10
3.3. la biodiversité du site.....	11
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	15
ANNEXE.....	16
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	17

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'environnement¹ 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 environnementale² 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, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par le préfet du Val-d'Oise pour rendre un avis sur le projet d'entrepôts logistiques, porté par l'entreprise Telamon, situé à Bruyères-sur-Oise (95) et sur son étude d'impact datée de février 2025.

Ce projet d'entrepôts logistiques est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39.b du tableau annexé à cet article) dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 23 avril 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'entrepôts logistiques.

Conformément aux dispositions du [III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), ont été consultés le 18 février 2025, le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France, qui a apporté une contribution le 28 février 2025.

Conformément à sa délibération du 09 août 2023 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 30 avril 2025, à Isabelle DIAZ la compétence à statuer sur le projet d'entrepôts logistiques, porté par l'entreprise Telamon, situé à Bruyères-sur-Oise (95).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Isabel DIAZ, coordonnatrice, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de l'Autorité environnementale consultés entre le 22 avril et le 2 mai 2025, le délégataire rend l'avis qui suit.

-
- 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).
 - 2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de 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

BTEX	Benzène - Toluène - Éthylbenzène - Xylènes
Cerema	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CGDD	Commissariat général au développement durable
COHV	Composés organo-halogénés volatils
COT	Carbone organique total
DRIEAT	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France
EQRS	Évaluation quantitative des risques sanitaires
Ges	Gaz à effet de serre
HCT	Hydrocarbures totaux
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
MWc	Mégawatt crête
PFAS	Substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées
RD	Route départementale
UC	Unité de compensation
ZAE	Zone d'activité économique
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
ZPS	zone de protection spéciale

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

La demande d'autorisation environnementale concerne la construction de trois bâtiments logistiques sur le site de la zone d'activité économique des Aubins sur une emprise de 37 hectares, à Bruyères-sur-Oise dans le département du Val-d'Oise. Il a fait l'objet d'un avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale en 2021³. Les environs sont actuellement constitués de sols agricoles, des terrains naturels et une zone d'activité majoritairement occupée par des entrepôts logistiques.

Le projet vise aussi la construction de trois centrales photovoltaïques d'une puissance totale d'environ 11,7 Mwc⁴ (11,68 Mwc) en toiture des trois bâtiments.

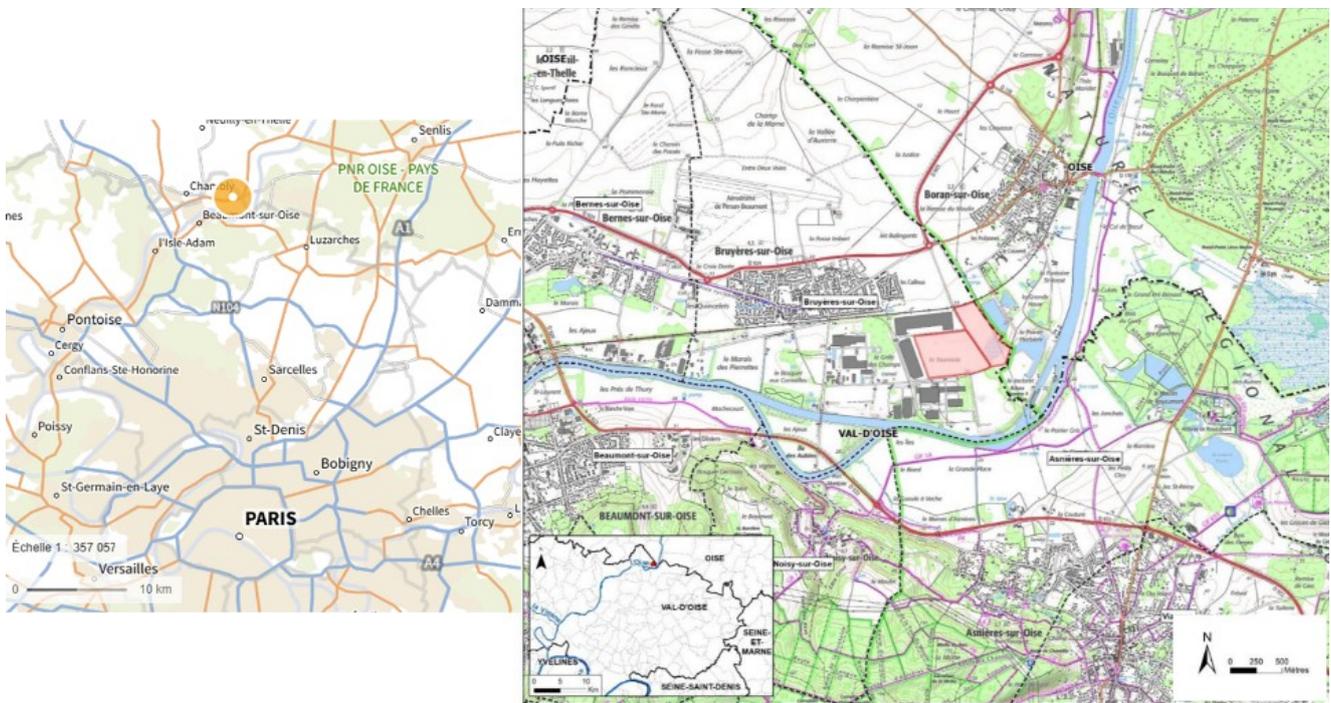


Figure 1 : Localisation du projet (source : géoportail à gauche et à droite : étude d'impact, présentation détaillée du projet, page 39)

Les trois bâtiments, A, B et C seront implantés sur des terrains d'une taille respective de 10 ha, 13 ha et 8 ha. Leur emprise au sol est de 4,7 ha, 5,5 ha et 3,1 ha. La surface de plancher⁵ totale est de 100 996 m².

Chacun des bâtiments se composera d'un espace de bureau et de locaux techniques pour l'administration et d'une zone dédiée au stockage découpée en sept cellules séparées de surface variable et à usage de stockage de produits destinées à conserver différentes gammes de produits. Le site sera desservi par un réseau de voiries et de bassins de stockage étanches pour une surface totale de 99 140 m². Des espaces verts et une voirie perméable compléteront l'ensemble avec 69 939m².

3 Avis MRAe 2021 – 5581 du 11 mars 2021

4 Mégawatt-crête : puissance électrique maximale pouvant être produite par les cellules photovoltaïques dans des conditions standard (irradiance, position et température des panneaux, etc.)

5 La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs...) ni les parkings.

Le dossier précise que les cellules 6 et 7 des bâtiments A et B sont destinées au stockage de liquides et aérosols inflammables. La nature précise des produits stockés n'est pas précisée dans le dossier. Le site aura une capacité de stockage pour les bâtiments A, B et C respectivement de 90 200 palettes, 106 000 palettes et 60 000 palettes.

Du fait de ces caractéristiques, ce projet constitue une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) au titre de deux rubriques :

- Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts - 1510, Stockage de liquides inflammables - 4331- soumis à enregistrement,
- Consommation de combustible sous forme de combustion - 2910, présence d'un atelier de charge d'accumulateurs électriques - 2925, et stockage d'aérosols inflammables - 4320, soumis à déclaration,

La date de début de travaux n'est pas précisée, mais leur durée est estimée à douze à quatorze mois de par bâtiment.

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. Il est nécessaire de les ajouter dans le dossier de consultation du public ou de préciser qu'il n'y en a pas eu.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- les transports,
- la gestion des sols pollués,
- la biodiversité.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact, de bonne qualité dans l'ensemble, aborde les différentes thématiques environnementales. Elle 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.

Le résumé non technique, dont l'objectif principal est de présenter une synthèse du projet à tous les lecteurs, est complet et accessible. Il aurait été préférable d'en faire un fascicule séparé dans un souci de lisibilité. L'étude de danger reprend les principaux risques liés au stockage de bien et notamment de produits inflammables. Les scénarios d'accident, les aléas et risques associés sont bien décrits et les solutions proposées sont cohérentes avec leurs effets potentiels.

2.2. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le projet est justifié, selon le pétitionnaire, par la volonté de développer le port commercial de Bruyères-sur-Oise par le Département. Cette évolution doit se faire de concert avec la construction d'infrastructures pour accueillir les biens qui transiteraient par ce nœud de communication pour permettre leur transbordement entre fer et voie d'eau ou route (étude d'impact, chapitre résumé non technique, page 9). Le projet est justifié par sa conformité aux plans et programmes applicables et une opportunité commerciale. Aucune analyse

détaillée n'est présentée de choix alternatifs au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, ni même de variantes d'implantation sur le site.

(1) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine et d'étayer le choix retenu par une analyse multicritères et d'exposer les variantes d'implantation sur le site examinées.

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

3.1. Les transports



Figure 2: Représentation des carrefours aux heures de pointe autour du site (vert = fluide, orange = chargé, rouge = saturé) (étude d'impact, page 158) (149).

Le projet a pour objet l'accès de marchandises par les voies terrestres (train, camion) et fluviales. Son installation doit être à proximité des lieux de destination pour ne pas saturer les voies d'accès.

L'entrepôt est accessible par la route par l'autoroute A16 et plus localement par un maillage de routes départementales (RD 603,924,922). Une étude de la circulation routière a été réalisée en 2023 et mise à jour en 2024. Le trafic est fluide dans les environs immédiats et ralenti sur les grands carrefours et ronds-points entre les différentes routes départementales aux heures de pointe (étude d'impact, état initial, page 149).

La part des poids lourds (PL) est faible au sud et à l'ouest du site mais importante sur la D 924 au nord de Bruyères-sur-Oise et le long de la voie d'accès au projet. Il a été dénombré près de 2000 PL par jour moyen ouvré (TMJO) pour la RD 924 et 1 190 PL pour la voie d'accès, soit 17 % du trafic dans un cas et 54 % dans l'autre. L'arrivée d'une nouvelle plate-forme logistique devrait se traduire par une augmentation du nombre de poids lourds qui ne devraient pourtant pas saturer la capacité des voies selon l'étude d'impact, état initial, page 153 à 155) sauf pour le giratoire RD 924/929 et RD4 (étude d'impact, état initial, page 156) et le carrefour à l'ouest (RD 929 - RD4Z) déjà saturé aux heures de pointe.

Les effets du projet sur le transport fluvial ou ferroviaire ne sont pour ainsi dire pas abordés dans le dossier. Il est juste précisé qu'une société externe développera le transport multimodal (étude d'impact, état initial, pages 161 et 163). De plus amples informations sont données dans le chapitre « impact et mesures associées » (page 20). Pour les bâtiments A et B, il est spécifié que 10 % des marchandises transiteront par voie ferrée, tandis que ce pourcentage s'élève à 20 % pour le bâtiment C. Une part de 10 % supplémentaire de volume de marchandises pour les trois bâtiments sera transportée par la voie fluviale. Le reste, soit entre 70 et 80 % du volume de marchandises, sera transporté par poids lourds, énergétiquement moins efficace et plus émetteur de gaz à effet de serre.

L'impact de l'implantation sur les transports est décrit comme « modéré » par le maître d'ouvrage. L'analyse fournit une estimation de 1 040 véhicules entrants et sortants par jour, dont 450 poids lourds et 590 véhicules légers (étude d'impact, Impacts et mesures associées, page 133). Ces apports représentent une augmentation

du trafic de l'ordre de 32 % de l'ensemble des véhicules entrants et sortants de la zone d'activité et une hausse de 60 % du flux de poids lourds (étude d'impact, Impacts et mesures associées, pages 143 et 144).

Les mesures de réduction concernent le développement du transport multimodal, mais aussi la mise en place d'horaires de travail décalés ou la définition d'un trajet type qui éviterait les zones saturées ou pavillonnaires en créant un axe de franchissement de l'Oise dans la zone d'activité économique (ZAE).

Les mesures de compensation liées au trafic, et donc aux émissions de gaz à effet de serre (GES), comprennent la végétalisation sur le site, l'optimisation de la consommation d'énergie dans le bâtiment, l'installation de panneaux solaires en tout état de cause réglementaire et le choix de matériaux de construction. Ces mesures, bien qu'utiles, ne diminuent pas l'impact du transport. Les mesures liées à la construction interviennent dans l'appréciation de l'empreinte du projet mais pas dans l'effet sur les transports en exploitation et la production d'énergie électrique ne réduit pas la consommation de carburant. Seule une mesure favorisant l'intermodalité avec le fer ou la voie d'eau aurait un effet de réduction des émissions de GES. Or, seulement 11 % du CO₂ total émis pendant 50 ans seraient évités par le report du trafic routier sur d'autres modes de déplacement dans le cadre du projet. Encore ce chiffre n'est-il qu'une hypothèse que le dossier n'étaye pas. Ainsi, l'étude d'impact précise que 43 ktCO₂e seraient évités pour un total de 211 ktCO₂e dont 182 ktCO₂e pour le mode routier sans expliciter ses hypothèses de calcul. L'impact résiduel sur les GES suite à ces mesures est considéré comme « faible » par le maître d'ouvrage (étude d'impact, Impacts et mesures associées, page 24).

L'Autorité environnementale considère que la réduction de l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre n'est pas démontrée, recommande de relever l'appréciation du niveau d'impact du projet à « fort » et de mettre en place des modalités favorisant effectivement le transport multimodal par un plan détaillé.

La question des déplacements des salariés du site ne semble pas abordée et nécessiterait d'être prévue dans le dossier avant la consultation du public, sachant que le site n'est desservi que par deux lignes de bus et que l'arrêt le plus proche est à 20 minutes.

(2) L'Autorité environnementale recommande de :

- reconsidérer l'appréciation de l'impact du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre,
- mettre en place un programme d'actions permettant effectivement de favoriser le transport multimodal et en évaluer l'efficacité
- préciser les actions conduites pour permettre aux salariés d'accéder au site par des modes alternatifs au transport motorisé individuel.

3.2. La gestion des sols pollués

L'étude d'impact décrit la zone d'implantation des entrepôts comme une « friche industrielle » (étude d'impact, état initial, page 26). Sur les photos aériennes il apparaît qu'aucune construction n'a été réalisée sur le site du projet malgré des travaux de terrassements et d'aménagements. L'ouest du site a été particulièrement remanié avec la présence de gravats et de remblais ainsi qu'une terre retournée et déstructurée par les aménagements passés.

De larges pans du site sont classés en zone B (zone humide probable) et des espaces à proximité immédiate en zone A (zone humide avérée) dans les enveloppes d'alerte potentiellement humides de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France (DRIEAT).

La caractérisation d'une zone humide se fait par identification des espèces peuplant le site et par les paramètres physico-chimiques des sols. Les critères d'habitats et floristique ont permis de trouver trois zones humides situées à proximité immédiate du site d'implantation (étude d'impact, état initial, page 110). Les sondages pédologiques n'ont pas mis en évidence de critère permettant de conclure à la présence de zone humide mais la profondeur atteinte par les tarières⁶ est limitée de par la faible profondeur de terre meuble, éventuellement dénaturée par l'occupation du site.

⁶ Instrument utilisé pour creuser de petits forages dans un sol.

On recense six sites pollués ou potentiellement pollués dans un rayon de 500 mètres autour du site d'implantation. Deux sont situés à proximité immédiate (SSP3898939 et IDF9504156). Une campagne de prélèvement, datée de 2015, a été réalisée en onze points, dix sur le site des bâtiments A et B et un seul sur l'emplacement du bâtiment C (étude d'impact, état initial, page 144). Elle a mis en évidence des fortes teneurs en éléments métalliques ont été retrouvées avec des niveaux élevés de cadmium, cuivre, mercure, plomb, zinc, en carbone organique total (COT) et en hydrocarbures totaux (HCT). Dans le cadre d'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS), une seconde campagne d'analyse a été réalisée en 2017 qui a fait apparaître des concentrations en BTEX⁷, COHV⁸ et en mercure dans les gaz du sol. Pourtant l'enjeu de pollution des sols est décrit comme « modéré » (étude d'impact, état initial, page 145) au regard de l'usage prévu de logistique.

L'impact du projet y est décrit comme modéré (étude d'impact, Impacts et mesures associées, pages 31 et 126). Cela est cohérent avec l'état initial, les aléas possibles pouvant toucher ce projet dans sa phase de travaux et d'exploitation ainsi que les types d'environnement touchés par ces différents aléas (fuite d'eau, migration des contaminants, déversements accidentels, etc.).

Les mesures de réduction, d'évitement ou de suivi associées en phase travaux sont classiques : extractions des sols contaminés, mis en place d'aires imperméabilisées en phase chantier, suivi piézométrique de la nappe alluviale, traitement des eaux pluviales en phase d'exploitation, etc. L'impact résiduel y est décrit comme nul. Des détails sur le traitement du sol et des déblais auraient permis d'éclaircir le mode d'action que le pétitionnaire prévoit d'utiliser pour éviter une contamination ou une migration des pollutions présentes sur le site. Plusieurs anciens sites industriels sont présents à proximité de l'aire d'étude immédiate. Les analyses chimiques révèlent la présence d'une pollution marquée aux métaux toxiques dans les remblais principalement et, ponctuellement dans les formations alluvionnaires et/ou de couverture (Tableau, page 37, RNT).

Une évaluation quantitative des risques sanitaires a été réalisée pour la phase d'exploitation. Le résultat des études sur la toxicité de l'environnement de travail liée aux émissions de gaz de sol montre une compatibilité avec l'usage prévu⁹. L'impact final y est défini comme nul pour l'être humain sur site (étude d'impact, Impacts et mesures associées, page 130).

Le risque de contamination des milieux n'est pas apprécié. L'impact des contaminants trouvés et potentiels devrait être évalué à long terme sur les milieux naturels, la faune et la flore alentour.



Figure 3: carte des corridors écologiques – en bleu clair: continuum de la sous-trame bleu, en bleu : la sous-trame bleue et le corridor de l'Oise, en vert : le corridor des prairies et friches (étude d'impact, page 54)

(3) L'Autorité environnementale recommande de prendre en considération l'impact du projet sur l'ensemble des milieux naturels en termes de potentielles contaminations.

3.3. la biodiversité du site

Le projet a fait l'objet d'une instruction de demande de dérogation à l'interdiction de destruction de spécimens d'espèces protégées et de leurs habitats qui est encore en cours. Cette dérogation n'a pas été accordée en décembre 2024. Il y était attendu que la société Telamon réduise significativement la surface du projet et revoie l'ensemble de la compensation proposée.

Le site sélectionné est situé à proximité de plusieurs zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff)¹⁰ dont les Znieff de type I du Marais d'Asnières-sur-Oise et du Marais de Royaumont ainsi que

7 BTEX : Benzène - Toluène - Éthylbenzène - Xylènes

8 COHV : Composés organo-halogénés volatils

9 Méthode utilisée : dose / effet avec une valeur seuil définie pour les risques cancérogènes.

d'un site Natura 2000¹¹, la zone de protection spéciale (ZPS) du massif des trois forêts et du bois du Roi (étude d'impact, état initial, page 51).

De plus, le site recoupe ou interagit avec quatre corridors écologiques définis dans le schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France :

- le corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances vertes traversant le site de projet d'est en ouest ;
- la sous-trame bleue (deux trames en lien avec celui de l'Oise) située à l'est du projet au niveau des deux plans d'eau et sur l'aire d'étude ;
- le corridor alluvial de l'Oise, bien que situé au sud du site d'implantation, il est connecté au site par la sous-trame bleue.

L'étude d'impact identifie bien les corridors, mais évalue l'enjeu comme « modéré » malgré leur importance pour les espèces et habitats des zones humides pouvant les utiliser. Au vu de la disposition du site et du nombre de corridors affectés, l'Autorité environnementale estime que le niveau d'enjeu devrait être reconsidéré. Les enjeux liés à la faune et la flore sont considérés comme « faibles » à « forts » dans l'étude d'impact avec des enjeux surtout liés à l'avifaune (étude d'impact, état initial, page 102).

Plusieurs inventaires ont été réalisés en 2016, 2019, 2021 et 2022.

Ces travaux ont permis d'identifier seize habitats dans l'aire d'étude tel que des friches prairiales et arbustives, une cariçaie, saussaie, roselière, eau libre ou des plantations de feuillus. L'emprise du projet concernera surtout les friches, les plantations de feuillus et les haies de Saule blanc. Dans ces habitats, 56 espèces d'oiseaux ont été recensées avec 32 sur l'aire d'étude, 17 aux abords et sept considérés comme « migratoire » (étude d'impact, état initial, page 64) et six espèces nicheuses dans l'aire d'étude : Phragmite des joncs, Alouette des champs, Gorge bleue à miroir et Râle d'eau, Caille des blés et Chardonneret élégant.



Figure 4: Phragmite des joncs (source INPN, photographie de S.Wroza)

Vingt-deux espèces présentes sur le site ou à proximité sont protégées, certaines considérées comme en danger (EN, 4 espèces), vulnérable (VU, 4 espèces) et quasi menacées (NT, 4 espèces) sur la liste rouge des oiseaux en France métropolitaine. Pourtant l'enjeu n'est apprécié que comme « assez fort à fort » (étude d'impact, état initial, page 72). Il devrait être reconsidéré.

Sept espèces de mammifères terrestres ont été recensées sur l'aire d'étude avec, par exemple, des chevreuils, renard roux, lapins de garenne, etc.

De même, sept espèces de chauves-souris ont été identifiées sur l'aire d'étude lors des campagnes acoustiques dont le Murin de Daubenton (EN), la Noctule commune (NT) et celle de Leisler (NT), la Pipistrelle commune (NT) et celle de Nathusius (NT) et la Sérotine commune (VU). L'enjeu y est décrit comme « faible ». Au vu des espèces utilisant cet espace, l'Autorité environnementale demande de le reconsidérer.

Concernant la microfaune, ont été recensés :

- 10 L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (*Znieff*) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de *Znieff* : les *Znieff* de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les *Znieff* de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.
- 11 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

- dix espèces d'odonates (libellules), sans qu'aucune ne soit considérée à enjeu ou classée (l'enjeu est décrit comme faible),
- treize espèces de papillons diurnes, et cinq mentionnées sur la base de données faune IDF (l'enjeu est décrit comme faible),
- vingt espèces d'orthoptères et assimilés, dont deux quasi-menacées : le Conocéphale des roseaux et l'Œdipode aigue-marine (l'enjeu est décrit comme moyen),
- seize espèces d'hyménoptères classées en préoccupation mineure sur la liste rouge européenne des hyménoptères, même si deux espèces (*Colletes cunicularius* et *Sphecodes albilabris*) ont un rôle de pollinisateur important (l'enjeu est décrit comme moyen).

(4) L'Autorité environnementale recommande de reconsidérer le niveau d'enjeu lié aux corridors écologiques, à l'avifaune et aux chiroptères.

L'impact brut du projet est considéré comme :

- assez fort : pour les espèces liées aux milieux ouverts, arbustifs et humides tels que le Pipit farlouse, la Tourterelle des bois et le Bruant des roseaux,
- modéré pour les habitats, le reste de l'avifaune et de la faune à l'exception des reptiles et des chiroptères,
- faible pour les zones humides, la flore, les reptiles et les chiroptères.

Le dossier prend en compte la destruction des milieux comme impact direct pour les espèces utilisant celui-ci, mais ne prend pas en considération les réactions en chaîne liées, par exemple à la diminution d'insectes et donc de proies pour les chiroptères et les oiseaux, ce qui devrait conduire à le réévaluer (étude d'impact, Impacts et mesures associées, à partir de la page 55)..

Les mesures ERC sont classiques : les travaux ne débuteront pas au printemps. Les éclairages du site seront orientés vers le bas ou une façade, etc.

Au vu de l'impact du projet, des mesures compensatoires ont été prévues en utilisant (étude d'impact, Impacts et mesures associées, page 76) la méthode de dimensionnement du Commissariat général au développement durable (CGDD) et du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema). Il en résulte trois nécessités de compensation (échelle en unité de compensation - UC) :

- le cortège des oiseaux des milieux semi-ouverts à hauteur de 44,22 UC,
- le cortège des oiseaux des milieux ouverts humides à hauteur de 16,38 UC,
- le cortège des oiseaux des milieux arborés à hauteur de 16,39 UC.

L'UC permet de donner une estimation monétaire théorique d'une dette de compensation, de l'intérêt du terrain à renaturer et du gain associés à la reconstruction¹².

La première mesure compensatoire (MC1) vise à reprendre et aménager une zone située au sud-est du projet présentée comme une « friche herbacée à arbustive » (étude d'impact, Impacts et mesures associées, page 82). Les mesures associées concernent la mise en place d'une zone de gestion par fauche et coupe sélectives, en plantant de nouvelles essences et une strate arbustive sur une surface de 5,39 ha. Cependant, aucune mesure n'est proposée pour compenser et reprendre la zone en eau qui constitue le principal intérêt de cette parcelle. De plus, le site évoluera naturellement vers la densification des espèces d'arbres et la plus-value apportée par cette mesure n'est pas démontrée. Les espèces déjà présentes semblent en outre mal prises en compte. La plus-value écologique de cette mesure est à démontrer avant de pouvoir la considérer comme une mesure compensatoire appropriée.

12 Le calcul prend en compte : la surface des habitats, les intérêts des habitats (final et initial) et un coefficient d'ajustement pour prendre en compte la temporalité lors de la reconstruction progressive du site,

(5) L'Autorité environnementale recommande de revoir la mesure concernant la friche herbacée à arbustive en démontrant sa plus-value écologique.

Une seconde mesure sera mise en application en dehors de la zone du projet. Le terrain sélectionné pour la mise en application est situé dans les marais de Boran (figure 5). Sept parcelles ont été identifiées, sur une surface d'une trentaine d'hectares :

- la transformation d'une culture en prairie,
- la plantation de massifs arbustifs,
- la création ou la restauration de haies,
- la création ou la restauration de lisières,
- amélioration de ripisylves,
- entretien de roselières.

L'ensemble des mesures serait à même d'apporter théoriquement 123,76 UC pour une dette de 76,99 UC.

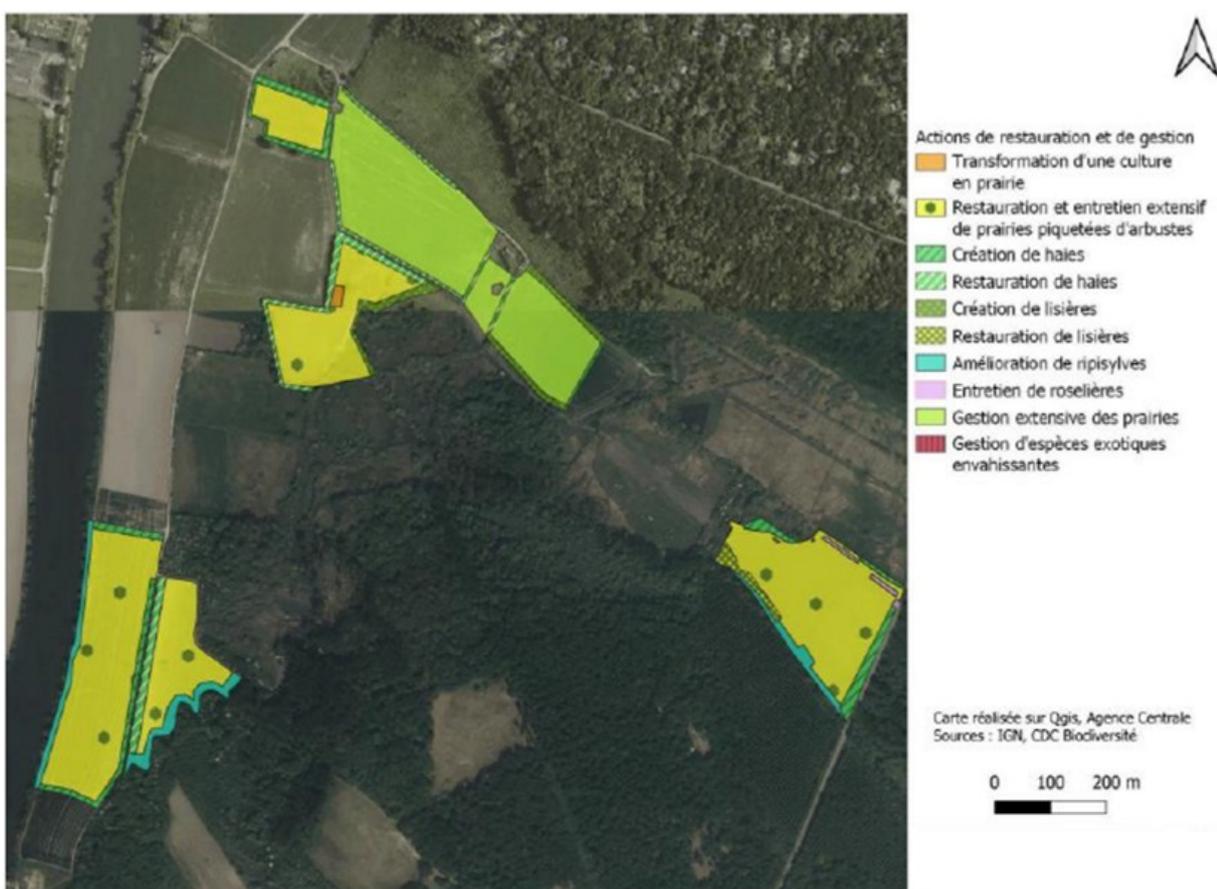


Figure 5 : Synthèse des mesures compensatoires sur le site du Marais de Boran (étude d'impact, Impacts et mesures associées, page 90)

Cependant, le gain attendu est calculé de manière opaque sans que soient détaillés les coefficients indiqués. De plus, les mesures de compensation sont théoriques et ne peuvent avoir d'effet que si les environnements renaturés sont déjà dégradés. La plus-value écologique est là aussi à démontrer.

En outre, la moitié des parcelles compensatoires se situent au sein d'un espace naturel sensible du département de l'Oise et deux parcelles se trouvent également en zones de protection spéciale Natura 2000, ce qui ne répond pas à l'objectif de plus-value écologique de la compensation.

Finalement 30 ha sont imperméabilisés et la compensation porte sur environ 35 ha de milieux déjà naturels ou semi-naturels, dont l'additionnalité n'est pas démontrée. Au vu de l'impact du projet, il n'est pas démontré que la compensation prévue permet d'atteindre l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité.

(6) L'Autorité environnementale recommande de démontrer précisément la plus-value écologique des mesures de compensation proposées.

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

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

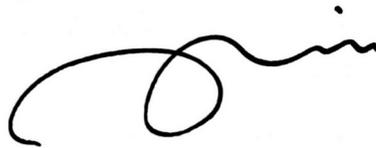
Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'article [L.123-19](#). 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.

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.

Fait à Paris, le 3 mai 2025

Le membre délégué :



Monica Isabel DIAZ

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine et d'étayer le choix retenu par une analyse multicritères et d'exposer les variantes d'implantation sur le site examinées.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande de : - reconsidérer l'appréciation de l'impact du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre, - mettre en place un programme d'actions permettant effectivement de favoriser le transport multimodal et en évaluer l'efficacité - préciser les actions conduites pour permettre aux salariés d'accéder au site par des modes alternatifs au transport motorisé individuel.....10
- (3) L'Autorité environnementale recommande de prendre en considération l'impact du projet sur l'ensemble des milieux naturels en termes de potentielles contaminations.....11
- (4) L'Autorité environnementale recommande de reconsidérer le niveau d'enjeu lié aux corridors écologiques, à l'avifaune et aux chiroptères.....13
- (5) L'Autorité environnementale recommande de revoir la mesure concernant la friche herbacée à arbustive en démontrant sa plus-value écologique.....14
- (6) L'Autorité environnementale recommande de démontrer précisément la plus-value écologique des mesures de compensation proposées..... 15