



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 7 janvier 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique
situé route des Bosquets à Bruyères-sur-Oise (95)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique situé route des Bosquets à Bruyères-sur-Oise, dans le département du Val d'Oise. Il est rendu dans le cadre de la demande de permis de construire (PC), déposée par la société *Panhard Développement* auprès de la Communauté de communes du Haut Val d'Oise.

Le projet prévoit, sur un site de 23,5 ha, la construction d'un bâtiment de 110 000 m² sur une hauteur de 13,80 m. L'emprise au sol des bâtiments est de 11 ha, à laquelle s'ajoute l'aménagement de 8 ha de voirie et de 4,3 ha d'espaces verts.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- le paysage de la vallée de l'Oise et les milieux naturels associés et la consommation d'espace ;
- les risques industriels, d'inondation et de pollution des milieux ;
- la multi-modalité du transport de marchandises ;
- la consommation d'énergie et la production de déchets.

La MRAe constate que la démarche d'évaluation environnementale ne répond pas aux attendus du code de l'urbanisme et du code de l'environnement, dans la mesure où :

- d'une part, des incidences mal évaluées à l'échelle du PLU demeurent insuffisamment analysées à l'échelle du projet ;
- d'autre part, la MRAe n'ayant pas été saisie sur le dossier de demande d'autorisation environnementale, certaines incidences fortes, qui concernent notamment la biodiversité et les risques technologiques sont insuffisamment traitées dans l'étude d'impact accompagnant le permis de construire.

Par conséquent, la MRAe devra de nouveau être saisie dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

Dans cette perspective, la MRAe recommande :

- pour une meilleure prise en compte des risques environnementaux et sanitaires, ainsi qu'une bonne information du public et des autorités compétentes, d'intégrer l'étude de danger à l'étude d'impact soumise pour avis ;
- de tenir compte de l'évaluation environnementale du PLU de Bruyères-sur-Oise, de l'avis de la MRAe daté du 15 mars 2018 et du mémoire en réponse de la commune ;
- de présenter les impacts cumulés du présent projet avec le projet connexe sur la parcelle voisine, d'un autre entrepôt logistique d'environ 30 000 m² en tenant compte de l'avis de l'autorité environnementale du 15 septembre 2017 ;
- d'étudier de façon plus approfondie l'insertion du projet dans son contexte paysager en tenant compte de points de vue diversifiés ;
- d'étudier la mise en œuvre sur site de mesures d'évitement, de réduction et de compensation de l'artificialisation des sols dans la continuité et la proportion de celles développées sur la parcelle voisine.
- d'étudier des mesures à même d'éviter ou de réduire l'impact visuel du projet ;
- de développer la prise en compte des risques d'inondation et notamment de clarifier la situation du projet par rapport aux plus hautes eaux connues (PHEC) et de préciser la façon dont le projet tient

compte du plan de prévention des risques d'inondation de la vallée de l'Oise (PPRI) et du plan de gestion du risque d'inondation du bassin Seine-Normandie (PGRI).

- de présenter les risques industriels engendrés par le projet en produisant son étude de dangers ainsi que les effets cumulés du projet avec les projets voisins .
- d'évaluer plus précisément, en vue de les réduire, les risques de pollution des milieux, en précisant notamment la gestion des eaux de ruissellement en cas de remontées de nappe ;
- de traiter de façon optimale la question des déplacements, en tenant compte du projet d'entrepôt connexe, avec pour objectif de développer la multi-modalité du transport sur le site ;
- d'évaluer la consommation d'énergie du futur bâtiment et d'étudier le potentiel de développement sur site d'énergies renouvelables, notamment l'implantation de panneaux photovoltaïques sur les toitures des bâtiments projetés.

Ces recommandations, ainsi que d'autres plus ponctuelles, sont précisées dans l'avis détaillé qui suit.

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Préambule

Vu la décision du Conseil d'État n° 400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, du 17 avril 2018, du 28 juin 2018 et du 30 avril 2019 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision du 31 octobre 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, annulant et remplaçant la décision du 12 juillet 2018 sur le même objet.

Vu la délégation de compétence donnée le 14 novembre 2019 par la MRAe d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le dossier concernant le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique situé route des Bosquets à Bruyères-sur-Oise (95) ;

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 12 novembre 2019 et a pris en compte sa réponse en date du 11 décembre 2019.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Catherine Mir et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2 Contexte et description du projet.....	6
2.1.1 Zone d'activités de bruyères-sur-Oise.....	6
2.1.2 Aménagement du site et construction des bâtiments.....	8
2.1.3 Activités en phase d'exploitation.....	9
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	9
3.1 Paysage de la vallée de l'Oise et milieux naturels associés et consommation d'espace. 9	
3.1.1 Contexte paysager et naturel.....	9
3.1.2 Artificialisation des sols.....	10
3.1.3 Intégration du projet dans son environnement naturel et paysager.....	12
3.2 Risques industriels, d'inondation et de pollution des milieux.....	13
3.3 Multi-modalité du transport de marchandises.....	15
3.4 Consommations d'énergie et production de déchets.....	16
4 Justification du projet retenu.....	16
5 Information, consultation et participation du public.....	17

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée 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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n° 400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique situé route des Bosquets à Bruyères-sur-Oise est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubriques 1 et 39¹).

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'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'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu à la demande du président de la Communauté de communes du Haut Val d'Oise dans le cadre de la demande de permis de construire, déposée par la société *Panhard Développement* auprès de cette collectivité. Il porte sur l'étude d'impact datée du 15 octobre 2019² et sur le projet d'entrepôt logistique tel qu'il est décrit dans la demande de permis de construire.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que chaque autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Compte-tenu des activités envisagées, le projet nécessite, en plus d'une autorisation d'urbanisme (permis de

- 1 En application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce :
 - à la rubrique n° 1 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, sont soumises à évaluation environnementale les Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et en particulier la création d'établissements entrant dans le champ de l'article L. 515-32 du code de l'environnement, et modifications faisant entrer un établissement dans le champ de cet article.
 - à la rubrique n° 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².
- 2 L'étude d'impact est constituée par le document PC11 du dossier demande de permis de construire : qui comprend : -
 - le résumé non technique
 - une partie 1 : présentation du pétitionnaire
 - une partie 2 : terrain d'implantation
 - une partie 3 : présentation du projet
 - une partie 4 dénommée « étude d'impact » et qui comprend les autres paragraphes du corps de l'étude d'impact du projet
 - et 11 annexes.

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

construire), l'obtention d'une autorisation environnementale relative à l'exploitation d'Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) telle que prévue à l'article L. 512-1 du code de l'environnement. En l'espèce, comme le démontre l'accusé de réception de sa demande, daté du 18 octobre 2019 et joint au présent dossier de demande de permis de construire, le maître d'ouvrage a bien sollicité, auprès du préfet du Val d'Oise, une autorisation environnementale relative à l'exploitation d'ICPE³.

Or, selon l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement : « les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. » À ce titre, l'étude d'impact, qui porte sur l'ensemble du projet (construction et exploitation), est jointe à chacune des demandes d'autorisation et fait, le cas échéant, l'objet d'une saisine de la Mission régionale d'autorité environnementale pour avis.

La proximité des dates de dépôt de la demande de permis de construire et de la demande d'autorisation environnementale laisse à penser que ni le projet, ni son étude d'impact n'ont évolué entre temps. Une procédure de saisine unique de la MRAe, dans le cadre des procédures de permis de construire et d'autorisation environnementale, aurait donc été possible. Un tel regroupement des procédures d'évaluation environnementale n'a pourtant pas été souhaitée par le maître d'ouvrage.

De ce fait, le présent avis de la MRAe, ne peut se fonder que sur la demande de permis de construire et non sur la demande d'autorisation environnementale, qui comporte notamment l'étude de dangers du projet. De ce fait la MRAe n'est pas en mesure de porter une appréciation complète sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine sur le projet et de la porter à connaissance de l'ensemble des parties concernées.

Pour une meilleure prise en compte des risques environnementaux et sanitaires, ainsi qu'une bonne information du public et des autorités compétentes, la MRAe recommande d'intégrer l'étude de danger à l'étude d'impact soumise pour avis.

Par conséquent, la MRAe devra de nouveau être saisie, sur la base du dossier complété, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale.

2 Contexte et description du projet

L'objectif du projet est de permettre le stockage d'environ 106 000 t de marchandises (pages 23-24).

2.1.1 Zone d'activités de bruyères-sur-Oise

Le projet s'inscrit sur une parcelle de 23,5 ha, située à l'est de la zone d'activités de Bruyères-sur-Oise et appartenant au Département du Val-d'Oise. Le terrain, actuellement non-bâti, a été occupé par une carrière d'extraction de graviers jusqu'en 2005.

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Bruyères sur Oise ⁴ indique que « la zone d'activité existante sera optimisée avec l'implantation de nouvelles entreprises en son sein. Les activités économiques en lien avec la multi-modalité seront par ailleurs développées en lien avec le port de Bruyères, inscrit comme « site multimodal d'enjeu national » dans le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF). » Cet objectif se décline notamment en zone UI du règlement du PLU, au sein de laquelle s'implante le présent projet.

À cet égard, la révision du PLU de Bruyères-sur-Oise, approuvée le 29 juin 2018, avait fait l'objet d'un avis de la mission régionale d'autorité environnementale daté du 15 mars 2018⁵. Dans cet avis, un certain nombre de recommandations concernent la zone d'implantation du projet. Celles-ci portent notamment sur la nécessité d'analyser les incidences du zonage UI sur les continuités écologiques, les zones humides,

³

⁴ Consultable sur le site internet de la commune : <https://www.bruyeres-sur-oise.com/urbanisme-amenagement-territoire/plan-local-urbanisme/>

⁵ Consultable sur le site internet de la MRAe d'Île-de-France : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-en-2018-a522.html>

l'exposition des biens et personnes au risque inondation, le risque de pollution des eaux superficielles et souterraines, les déplacements, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique. En réponse à ces recommandations, la commune de Bruyères-sur-Oise indique dans son mémoire en réponse aux personnes publiques associées et au rapport du commissaire enquêteur³ (p 14) que « *concernant les nouvelles activités appelées à s'implanter ou récemment installées sur des espaces libres, elles feront ou font l'objet de différentes études visant à analyser leur impact sur l'environnement et les mesures compensatoires à prévoir.* »

Les incidences sur l'environnement et sur la santé de l'industrialisation du site qui n'ont pu être suffisamment appréhendées lors de l'évaluation environnementale du projet de PLU, doivent de ce fait être appréhendées de manière approfondie dans l'étude d'impact de chaque projet, y compris les incidences cumulées avec les projets voisins



Fig. 1 : localisation du projet faisant l'objet du présent avis et localisation du projet connexe d'entrepôt
Source : DRIEE / étude d'impact – Fond de carte : Géoportail 2018

La société *Panhard Développement*, maître d'ouvrage du présent projet, développe sur la parcelle voisine du projet, un autre projet d'entrepôt logistique d'environ 30 000 m², qualifié de « projet connexe » dans l'étude d'impact, sur une parcelle de 6,7 ha.

Ce projet connexe a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis d'autorité environnementale du préfet de région daté du 15 septembre 2017 et bénéficie d'une autorisation environnementale. Or, ses caractéristiques, son état d'avancement et ses incidences environnementales ne sont pas mentionnés dans la présente étude d'impact. La MRAe rappelle qu'en application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact d'un projet doit intégrer une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres, du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés.

La MRAe recommande :

- **de tenir compte dans la présente étude d'impact de l'évaluation environnementale du PLU de Bruyères-sur-Oise, de l'avis de la MRAe daté du 15 mars 2018 et du mémoire en réponse de la commune ;**
- **de présenter les impacts cumulés du présent projet avec le projet connexe mené par le même maître d'ouvrage sur la parcelle voisine, d'un autre entrepôt logistique d'environ 30 000 m² en tenant compte de l'avis de l'autorité environnementale du 15 septembre 2017.**

2.1.2 Aménagement du site et construction des bâtiments

Le projet se compose d'un bâtiment d'une surface de plancher de 111 000 m² sur une hauteur de 13,80 m auquel s'ajoute l'aménagement d'environ 8 ha de voirie et stationnements, l'aménagement de trois accès routiers au site, de 780 places de stationnement pour les voitures et une aire d'attente de 45 places pour les poids lourds.

Les espaces verts et bassins de rétention des eaux pluviales occupent quant à eux une superficie de 4,3 ha.

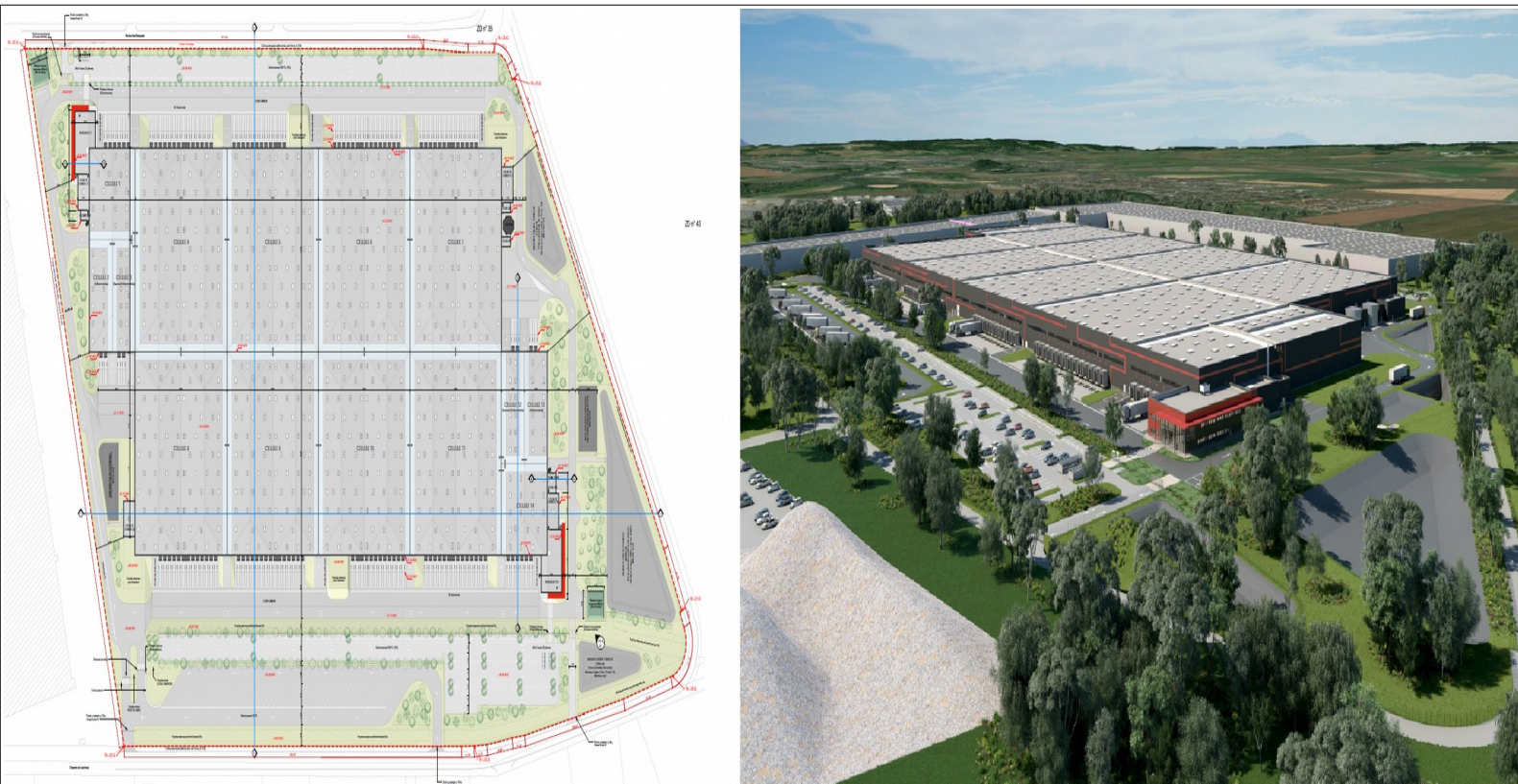


Fig. 2 : plan masse et vue d'insertion du projet – Source : dossier de permis de construire

2.1.3 Activités en phase d'exploitation

D'après l'étude d'impact, le maître d'ouvrage réalise le bâtiment, qui est ensuite loué à différents exploitants. Les modalités d'exploitation du projet par ces locataires (en particulier les prescriptions environnementales) sont donc encadrées par les clauses du bail de location (page 22).

Le bâtiment est conçu pour permettre le stockage d'une grande quantité de produits de consommation, de tous types, classés selon leur caractère plus ou moins combustible. L'entrepôt offrira 175 872 emplacements de stockage (sur palette), occupant chacun un volume de 1,5 m³ et pouvant contenir 600 kg de matière combustible. Des cellules spécifiques sont dédiées au stockage de produits inflammables liquides (4 800 emplacements) ou en aérosols (2 400 emplacements). Les activités projetées nécessitent également l'aménagement de 2 840 m² de bureaux, de locaux de charge (4 x 200 kW), de deux chaufferies (2 x 1 700 kW) et d'un système d'extinction automatique (*sprinkler*) alimenté au fioul. Enfin, le site est susceptible d'employer au total 500 personnes, dont 300 au maximum seront présentes simultanément.

3 Analyse des enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- le paysage de la vallée de l'Oise et les milieux naturels associés et la consommation d'espace ;
- les risques industriels, notamment liés aux dangers présentés par le stockage de produits inflammables ;
- les risques d'inondation et de pollution des milieux ;
- la multi-modalité du transport de marchandises ;
- les consommations d'énergie et d'eau potable, les rejets et les déchets.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les impacts potentiels du projet.

3.1 Paysage de la vallée de l'Oise et milieux naturels associés et consommation d'espace

Compte-tenu des surfaces que le maître d'ouvrage envisage d'imperméabiliser (19 ha, sans compter le projet d'entrepôt connexe), une étude approfondie du contexte naturel et paysager dans lequel s'inscrit le projet, est nécessaire afin d'envisager des possibilités de réduire l'artificialisation des sols et des mesures permettant une intégration optimale du projet dans son environnement naturel.

3.1.1 Contexte paysager et naturel

Les entrepôts logistiques leurs dimensions, leurs effets sur l'augmentation de la circulation routière et leur architecture généralement standardisée, sont une source potentiellement importante de dégradation des paysages. À ce titre, une prise en compte du contexte paysager dans lequel s'inscrit le projet est nécessaire. Or l'état initial du paysage se réduit à quelques photographies du terrain, à la présentation des milieux naturels et à la localisation des sites protégés sur la rive opposée de l'Oise.

L'Atlas des paysages du Val d'Oise⁶ indique : « L'unité de paysage de la vallée de l'Oise dans sa section entre Bruyères et Mours offre des ambiances souvent paradoxales : en rive droite, le lit majeur de l'Oise très évasé, occupé par des implantations industrielles est en continuité avec les grands espaces d'openfield⁷ du plateau picard ; en rive gauche, le versant haut et mouvementé de la butte de Carnelle organise des paysages plus structurés, agricoles et forestiers avec des formes urbaines identifiables, joliment étagées sur les reliefs occidentaux de la butte. La présence en rive droite d'un grand ensemble d'habitats collectifs ainsi que d'un étalement pavillonnaire plus prononcé sur cette rive accentue la mise à distance et le fort contraste de paysage d'une rive à l'autre. Malgré la belle présence de la proue orientale du massif de Carnelle qui

6 Réalisé en 2010 l'Atlas des paysages du Val d'Oise est consultable en ligne : <https://www.s-pass.org/fr/portail/66/index.html>

7 « Paysage agraire à champs ouverts les uns sur les autres, sans clôture et sans haie (par opposition au bocage), et caractérisé par un morcellement des champs en lanières et un habitat rural groupé en village. » (Cnrtil.fr)

gouverne toute l'unité, il est difficile d'avoir une perception unifiée de cette séquence de paysages tant le cours de l'Oise n'est pas suffisamment perceptible. Les caractères de cette unité sont pourtant bien ceux d'une vallée urbanisée. Les grandes infrastructures aériennes qui descendent du massif de Carnelle et cadrent l'unité à l'est et à l'ouest indiquent la proximité de la métropole. »

Les impacts du projet sur le paysage doivent pour la MRAe être appréhendés, à différentes échelles. Une description du site à partir de points de vue éloignés est notamment nécessaire. Une approche globale du paysage de la zone d'activités et de ses limites est également nécessaire. De plus, l'étude d'impact doit tenir compte de l'évolution de la parcelle voisine, sur laquelle le maître d'ouvrage développe un autre projet d'entrepôt logistique.

La MRAe recommande d'étudier de façon plus approfondie l'insertion du projet dans son contexte paysager en tenant compte de points de vue diversifiés, de la composition de la zone d'activités et de l'évolution de la parcelle voisine.

De plus, la zone d'activité de Bruyères-sur-Oise s'inscrit à l'interface de milieux naturels de premier ordre, en limite du parc naturel régional *Oise Pays de France*, à 900 m de la zone Natura 2000 *Massif des trois forêts et bois du roi* et à une distance comprise entre 900 m et 1,8 km de quatre zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) situées au sud de l'Oise (pages 47-51). Le site d'implantation du projet est en particulier concerné, selon le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) par une continuité de la sous-trame verte – corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances verts, ainsi qu'une continuité de la sous-trame bleue en lien avec le corridor alluvial de l'Oise (page 52).



3.1.2 Artificialisation des sols

D'après l'étude d'impact (page 37), le terrain est constitué d'« une friche naturelle occupée par une végétation spontanée ». Anciennement exploité comme carrière d'extraction de gravier, le site d'implantation du projet, tout comme la parcelle voisine comprenant le projet connexe, ont été remblayés en vue de créer⁸ « une zone d'activités économiques et un espace vert ». Toutefois, des cartes présentes dans l'étude d'impact, en particulier celle du SRCE, font encore apparaître des plans d'eau au droit du site. Ceux-ci correspondent, selon l'étude d'impact, à des « anciennes gravières présentes sur l'ensemble de la zone et aujourd'hui restreintes à l'étang au sud-est [hors site du projet] » (page 52). Aussi, l'étude écologique conclut à l'absence de zone humide au droit du site (page 58) et au peu d'intérêt qu'il représenterait quant au développement des continuités écologiques (page 112), s'écartant ainsi des données du SRCE.

Pourtant, l'étude écologique révèle la présence sur le site remblayé depuis plus de dix ans d'une friche naturelle accueillant une faune et une flore relativement riche et diversifiée, avec en particulier le recensement de quatre espèces d'oiseaux protégées, parmi lesquelles plusieurs couples de Pipit farlouse

⁸ D'après la déclaration de cessation d'activité, datée du 25 juillet 2008, jointe en annexe I de l'étude d'impact

(*Anthus pratensis*). L'étude d'impact indique que « les impacts du projet sur la faune de la zone d'étude seront globalement faibles à négligeables. Seul un impact de niveau « moyen » est attendu par rapport à l'avifaune des friches arbustives : Pipit farlouse, Linotte mélodieuse, Fauvette babillarde et Pouillot fitis. ». Elle ne rappelle pas, contrairement à l'étude faune flore en annexe 4 que l'espèce est menacée par la disparition progressive de ses habitats, inscrite sur liste rouge mondiale, française et régionale et plus particulièrement classée comme *En danger (EN)* en Île-de-France⁹.

La MRAe rappelle que l'article L. 411-1 du code de l'environnement fixe les principes de protection des espèces et prévoit notamment l'établissement de listes d'espèces protégées, pour lesquelles l'atteinte aux spécimens, la perturbation intentionnelle des animaux et la dégradation des habitats sont interdits, sauf cas particuliers qui doivent faire, le cas échéant, l'objet d'une demande de dérogation telle que définie à l'article L. 411-2 du code de l'environnement¹⁰. Une telle demande devrait être intégrée dans le dossier d'autorisation environnementale. La MRAe n'étant saisie que dans le cadre de la demande de permis de construire, elle n'est donc pas pleinement informée sur cet enjeu n'est pas en mesure de le vérifier. Toutefois l'étude d'impact indique (p 114) : « Or, le projet n'est pas de nature à remettre en cause l'état de conservation des populations d'espèces impactées. Le bon accomplissement des cycles biologiques sera assuré aux abords des emprises du projet où des habitats similaires sont encore présents. Dans ces conditions, aucune demande de dérogation à la protection des espèces n'est requise. »

Compte-tenu des divergences entre l'étude d'impact et le SRCE, l'évolution du site pendant ces dernières années et son état actuel, au regard des milieux naturels, doivent être clarifiés dans l'étude d'impact. De plus, compte-tenu de l'importante consommation d'espace non-bâti que prévoit le projet, une réflexion prospective est également attendue. À ce titre, l'article R. 122-5 du code de l'environnement (qui réglemente le contenu de l'étude d'impact) impose de présenter « un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet. » La traduction de cette exigence dans l'étude d'impact (page 125) nécessite d'être développée. En effet, le maître d'ouvrage évoque brièvement à ce titre la possibilité d'émergence d'un « autre projet industriel ou logistique », et sinon « le terrain aurait vu le développement d'une végétation pionnière, à base essentiellement d'espèces invasives » Cette dernière affirmation est démentie par les faits avec la richesse constatée en espèces de la friche herbacée implantée sur le site du projet. Or pour mesurer pleinement l'impact de la consommation d'espace projetée, il est nécessaire de la mettre en regard du potentiel de développement de cette friche.

Selon la MRAe, les enjeux du projet méritent en cela d'être analysés au regard du Plan biodiversité, présenté par le ministère de la Transition écologique et solidaire en juillet 2018 et qui vise notamment à limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette. L'artificialisation des sols peut être considérée comme « toute modification de l'occupation des sols vers une utilisation s'éloignant d'un fonctionnement naturel ou provoquant un appauvrissement des écosystèmes »¹¹. Dans une note d'août 2019 portant sur le taux d'artificialisation en France¹², le Conseil général au développement durable (CGDD) indique d'ailleurs que « certains travaux excluent les carrières des surfaces artificialisées. Cette approche se justifie du fait que les carrières ont le plus souvent vocation à retrouver un usage naturel après exploitation (...). » Ces considérations renforcent la nécessité de s'intéresser au potentiel de développement de l'usage naturel du site, en œuvre depuis l'arrêt des activités de carrière.

Or l'étude d'impact établit l'imperméabilisation presque totale de la parcelle comme donnée d'entrée du projet (cf. Fig. 2) en présentant toutefois une mesure d'évitement à une échelle plus large que celle du projet¹³.

3.1.3 Intégration du projet dans son environnement naturel et paysager

Alors que le projet engendre la destruction d'habitats accueillant notamment des espèces d'oiseaux

9 D'après l'Inventaire national du patrimoine naturel (INPN) : https://inpn.mnhn.fr/espece/cd_nom/3726/tab/statut

10 Pour plus d'information : <http://www-maj.driee-if.e2.rie.gouv.fr/especes-protgees-r1236.html>

11 Institut du développement durable et des relations internationales, *Pour une approche de l'artificialisation des sols du point de vue de la biodiversité*, février 2017

12 Consultable sur internet : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-08/datalab-56-evaluation-du-taux-d-artificialisation-en-france-aout2019.pdf>

13 Mesure d'évitement des impacts indirects sur la roselière/saussaie à l'est du site d'emprise du projet : « notre projet jouxte, à l'est, une roselière associée à une saussaie qui présente un cortège typique des zones humides. Cet habitat est important pour la diversité faunistique qu'il abrite, notamment pour le Conocéphale des roseaux, une espèce à enjeu « Fort ». Certaines années, cette zone humide accueille également un couple de Gorgebleue à miroir (enjeu Assez Fort). Cette zone humide sera épargnée, notamment en phase chantier, car elle se trouve de l'autre côté de la route des Bosquets. »

protégées, au sein de continuités écologiques identifiées au SRCE, le maître d'ouvrage considère que les impacts du projet sur la faune, la flore et les continuités écologiques sont « *négligeables* » (page 112) compte tenu des mesures de réduction des impacts notamment la réalisation des travaux en dehors des périodes de reproduction et sur la mobilisation d'une zone dite « *de compensation* » hors site, sur la parcelle voisine à l'est. En effet, le projet connexe de construction d'un entrepôt logistique de 30 000 m², porté par le même maître d'ouvrage, prévoit le maintien d'une zone humide d'environ trois hectares au sud de la parcelle.

Or, d'une part, l'avis de l'autorité environnementale daté du 15 septembre 2017 sur ce projet connexe, indique au sujet de ces aménagements en zone humide que « *cet enjeu [de préservation des zones humides] semble n'être pas assez pris en compte* » et « *recommande de compléter l'étude d'impact sur cet aspect.* » Il convient donc de présenter les réponses apportées à cet avis.

D'autre part, cette mesure environnementale est propre au projet connexe compte-tenu de ses incidences sur l'environnement et ne saurait justifier de l'artificialisation supplémentaire de 19 ha telle que prévue par le présent projet. Au contraire, une approche similaire conduirait à étudier la possibilité d'éviter, réduire et compenser dans des proportions équivalentes l'artificialisation du site, ce qui consisterait à développer environ 11 ha d'espaces naturels d'un seul tenant et en continuité avec ceux de la parcelle voisine.

La MRAe recommande d'étudier la mise en œuvre sur site de mesures d'évitement, de réduction et de compensation de l'artificialisation des sols dans la continuité et la proportion de celles développées sur la parcelle voisine.

Par ailleurs, l'intégration du projet dans son environnement naturel et paysager, telle que présentée par le maître d'ouvrage, repose essentiellement sur l'aménagement d'espaces verts.

Or le morcellement de ces espaces verts, tels qu'ils apparaissent dans le *Plan de masse – espaces verts (PC2 ESV)*, ne permettent pas, pour la MRAe d'affirmer, ainsi que le fait l'étude d'impact qu'ils atteignent l'objectif de « *ménager des continuités écologiques le long de toutes les périphéries* » et de « *servir de refuges pour la faune et la flore* » (page 105).

De plus, la description sommaire de l'architecture du bâtiment et des espaces verts envisagés ne permettent pas d'évaluer pleinement les impacts du projet sur le paysage.

Dans le tableau récapitulatif des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet (page 129) le maître d'ouvrage indique, à la case « *paysage* » que le projet provoque un « *accroissement des surfaces artificialisées* » et constitue un « *bâtiment de taille notable dans un environnement péri-urbain* ».

Dans ce tableau, les seules mesures destinées à éviter et réduire ces impacts sur le paysage renvoient au permis de construire dont le « *processus de validation* » assurera que l'enjeu sera correctement traité. Or dans ce processus l'autorité compétente prend en considération l'étude d'impact. Sa décision est en application de l'article L122-1-1 du code de l'environnement « *motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement* » et préciser « *les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites.* ». Ces incidences doivent donc être établies dans l'étude d'impact pour que le « *processus de validation* » soit pertinent.

Dans une meilleure prise en compte du contexte paysager telle que recommandée ci-avant, l'étude d'impact doit donc être complétée pour évaluer l'emprise visuelle de ce projet aux dimensions monumentales, à partir de points de vue plus ou moins éloignés. L'évitement et la réduction de cette emprise visuelles doivent être privilégiés. À défaut, des mesures pertinentes pour améliorer les qualités architecturales du bâtiment, en agissant notamment sur les matériaux, ainsi que sur les surfaces de toiture et de voirie (cf. *Fig. 2*), méritent d'être recherchées et intégrées dans la demande de permis de construire.

La MRAe recommande d'étudier des mesures à même d'éviter ou de réduire l'impact visuel du projet et, dans le cas d'impacts résiduels sur le paysage, à même d'améliorer la qualité architecturale du bâtiment et l'intégration des surfaces de toitures et de voirie.

3.2 Risques industriels, d'inondation et de pollution des milieux

Comme indiqué au paragraphe 1.2 du présent avis, la MRAe est saisie dans le cadre d'une demande de permis de construire, présentée en parallèle d'une demande d'autorisation environnementale. En conséquence, le dossier ne permet pas d'appréhender pleinement les risques industriels engendrés par le projet, en l'absence notamment de l'étude des dangers. Or l'exploitation d'un entrepôt logistique présente notamment des risques d'incendie, de dégagements de fumée suite à un incendie et d'explosion des chaufferies¹⁴. L'étude d'impact indique p 96 que « Les émissions accidentelles en provenance de ces substances [substance dangereuses] sont traitées dans la partie 6 « Etude des dangers ». Or l'étude d'impact (document PC 11) ne comporte pas de partie 6.

De plus, la proximité d'une ligne électrique à très haute tension (400 kV), appartenant au réseau stratégique régionale et faisant à ce titre l'objet d'une politique de protection¹⁵ n'est pas évoquée dans l'étude d'impact. Enfin, plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement sont présentes sur le secteur, parmi lesquelles le projet d'entrepôt connexe développé par le maître d'ouvrage, sans qu'elles soient évoquées dans l'état initial et que leurs impacts cumulés éventuels ne soient évalués.

La MRAe recommande de présenter les risques industriels engendrés par le projet en produisant son étude de dangers ainsi que les effets cumulés du projet avec les projets voisins.

Par ailleurs, l'étude d'impact comporte une imprécision quant à la prise en compte du risque inondation. En effet, il est indiqué (page 74) que « suite à la cessation d'activité de l'ancienne carrière, le terrain a été remblayé à + 0,50 m des PHEC¹⁶ amenant à une cote d'environ 28 m NGF¹⁷ ». Or la déclaration de cessation d'activité indique une cote du terrain remblayé à 27,50 m, le maître d'ouvrage indique que « la dalle de l'entrepôt sera calée à 27,70 m » (page 117), tandis que la cote des PHEC (au-delà de laquelle des événements extrêmes peuvent tout de même survenir) est, selon une carte produite par la DRIEE au droit du site de 28 m (cf. Fig. 3).

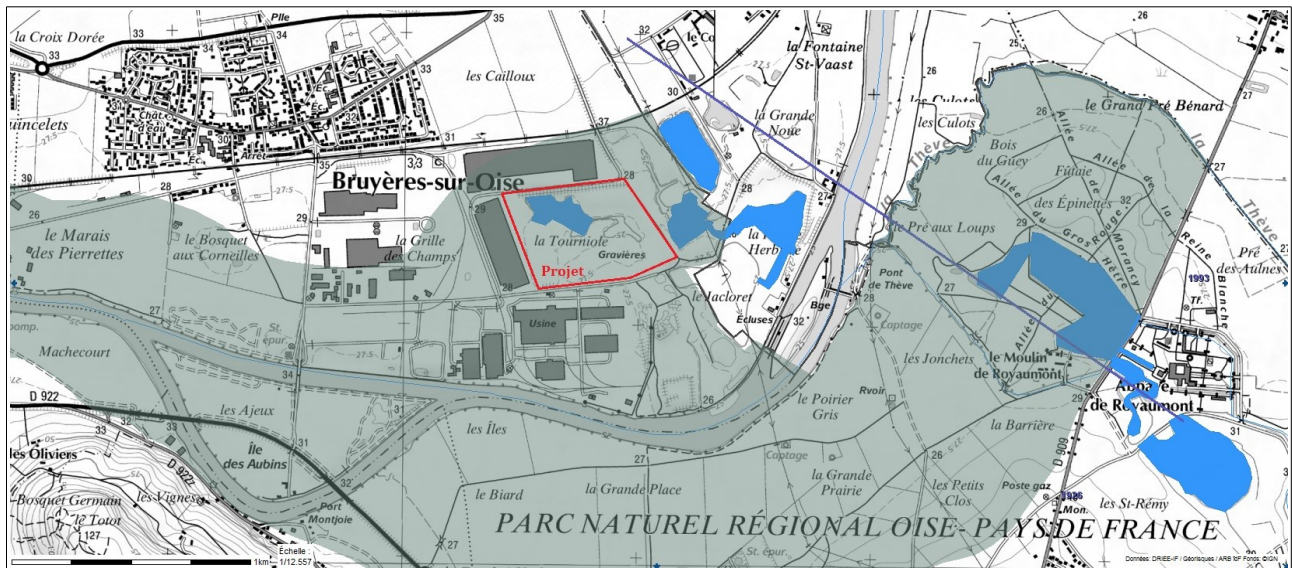


Fig. 3 : carte des Plus hautes eaux connues (PHEC) sur le bassin de la Seine – Source : DRIEE

Le projet s'implante en zone turquoise du Plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la vallée de l'Oise « qui correspond à des secteurs qui ne devraient a priori pas être atteints directement par la crue de référence de l'Oise mais qui pourraient par endroits être inondés du fait de la remontée de la nappe » (p 74), dans laquelle les constructions doivent respecter certaines prescriptions. La nature de ces prescriptions et la façon dont le projet les respecte ne sont pas développées dans l'étude d'impact. De plus, cette dernière ne mentionne pas le Plan de gestion du risque inondation du bassin Seine-Normandie (PGRI), avec lequel le projet doit être compatible le fait que la commune de Bruyères-sur-Oise appartient aux

14 Voir par exemple l'avis de l'autorité environnementale du Préfet de région, daté du 15 septembre 2017, sur le projet d'entrepôt connexe.

15 Pour plus d'information : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/preservation-du-reseau-strategique-de-transport-d-a3428.html>

16 Plus hautes eaux connues

17 Nivellement général de la France

territoires à risque important d'inondation (TRI) de la métropole francilienne. Or la cartographie associée¹⁸ permet d'anticiper les hauteurs d'eau relative à différents scénarios de crue, dont les crues exceptionnelles.

En remaniant les sols, le projet est susceptible de soustraire des surfaces nécessaires à l'expansion des crues. De plus, en augmentant les surfaces de ruissellement, le projet est susceptible de modifier les écoulements en cas de crue. Enfin, l'installation d'activités pouvant présenter des risques industriels nécessite que la prise en compte du risque inondation soit bien étudiée. Par conséquent, la modification des risques existants nécessite d'être évaluée de façon plus précise. Des mesures privilégiant l'évitement doivent être définies en conséquence.

En tout état de cause, l'analyse des risques d'inondation, qui n'occupe qu'un court paragraphe de l'étude d'impact, nécessite d'être développée. D'autant que dans son avis sur le PLU de Bruyères-sur-Oise, daté du 24 novembre 2017, « la MRAe (...) recommande de préciser comment les différentes dispositions du règlement prennent effectivement en compte le risque inondation et, le cas échéant, de les adapter. »

La MRAe recommande de développer la prise en compte des risques d'inondation et notamment :

- **de clarifier la situation du projet par rapport aux plus hautes eaux connues (PHEC) ;**
- **de préciser la façon dont le projet tient compte du plan de prévention des risques d'inondation de la vallée de l'Oise (PPRI) et du plan de gestion du risque d'inondation du bassin Seine-Normandie (PGRI).**

Les risques d'inondation par remontées de nappes ont des conséquences sur les risques de pollution des milieux. Or, la prise en compte du risque d'inondation par remontée de nappe dans le système de gestion des eaux pluviales (pages 80-83) n'est pas clairement traitée dans l'étude d'impact.

En outre, la MRAe rappelle qu'en application de l'article R. 214-1 du code de l'environnement, les rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol sont soumis à autorisation au titre la loi sur l'eau, dès lors que la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, est supérieure à 20 ha, et à déclaration pour une surface inférieure, question devant être traitée dans l'autorisation environnementale du projet.

En ce qui concerne les rejets d'eaux usées, estimés à 6 500 m³/an, le maître d'ouvrage indique que la station d'épuration, calibrée à environ 5 000 équivalents habitants, est en mesure de répondre à la demande (page 80). Or, dans son avis sur le PLU de Bruyères-sur-Oise, la MRAe indiquait que « l'accroissement attendu des effluents liés au projet communal d'environ 5 200 habitants à l'horizon 2030 est non négligeable par rapport à la capacité nominale de la station d'épuration » et que « le gestionnaire a estimé que le système d'assainissement de Bruyères-sur-Oise est en mesure de supporter cet accroissement de population à condition de réduire le volume des eaux parasites et météoriques et de renforcer les postes de relèvements et la capacité de certains réseaux. » Par conséquent, « la MRAe recommande de préciser le calendrier et les modalités de mise en œuvre de ces travaux, afin de s'assurer qu'ils soient bien réalisés et donnent les résultats attendus, avant les différents développements urbains envisagés dans le projet de PLU. » La MRAe ajoutait : « en revanche, ce courrier ne précise pas si le système d'assainissement est également en mesure de supporter le développement de la zone d'activités située au sud de la commune. Une saturation de la station d'épuration engendrerait notamment un risque de pollution des milieux » et à ce titre « la MRAe recommande de s'assurer que le système d'assainissement est également en mesure de supporter le développement de la zone d'activités située au sud de la commune, afin notamment d'éviter tout risque de pollution des milieux naturels. » Cette capacité doit être confirmée dans la présente étude d'impact.

Par ailleurs, des études de qualité des sols montrent que le site d'implantation du projet présente des concentrations significatives en métaux lourds dans les sols jusqu'à 5 m de profondeur et des concentrations notables en substances volatiles dans les gaz du sol (page 54). L'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) montre que ces pollutions sont compatibles avec les usages projetés. Toutefois, pour la MRAe une étude complémentaire sur les métaux lourds, permettant de caractériser l'ensemble du site et de proposer, le cas échéant, un plan de gestion des terres adapté, nécessite d'être menée.

Enfin, le site est d'autant plus sensible qu'il se situe dans le périmètre de protection éloignée du champ captant d'Asnières-sur-Seine, établi par une déclaration d'utilité publique (DUP). Les prescriptions relatives à cette servitude d'utilité publique, visant à empêcher toute infiltration de produits susceptibles d'altérer la

18 http://carmen.developpement-durable.gouv.fr/18/FRH_TRI_PARI.map#

qualité des sols, sont en partie rappelées (page 55). Toutefois, l'étude d'impact ne précise pas qu'il est également interdit de creuser des puits ou excavations permanentes de plus de 5 m, sauf avis conforme de l'hydrologue agréé. Cette prescription doit être respectée dans le cadre de la réalisation des bassins de récupération des eaux.

La MRAe recommande d'évaluer plus précisément, en vue de les réduire, les risques de pollution des milieux, en précisant :

- **la gestion des eaux de ruissellement en cas de remontées de nappe ;**
- **la gestion des terres polluées ;**
- **les capacités du réseau d'assainissement, compte-tenu des différents projets en cours sur le territoire communal ;**
- **la nécessité de soumettre toute excavation de plus de 5 m de profondeur à l'avis de l'hydrologue agréé.**

3.3 Multi-modalité du transport de marchandises

D'après l'étude d'impact, l'une des raisons qui justifie l'implantation du projet au sein de la zone d'activités de Bruyères-sur-Oise tient à l'opportunité, inscrite au SDRIF¹⁹, d'y développer la multi-modalité du transport de marchandises, de par les infrastructures ferroviaires et fluviales en développement. Cette multi-modalité s'inscrit dans un objectif de diminution de la part du transport routier, de la pollution atmosphérique afférente et *in fine*, de la contribution du secteur au changement climatique. L'étude d'impact indique p 116 que « La ZAE est embranchée fer et dispose d'un accès à une voie d'eau navigable. Notre projet est localisé dans une zone où le transport multimodal est possible. Une emprise est d'ailleurs réservée pour la mise en place d'une voie ferrée dans la partie nord de notre terrain. »

Elle précise (page 26) que le projet « présente une réserve pour l'aménagement éventuel d'un quai fer au sud du bâtiment (...). Une voie ferrée serait mise en place si elle représente un intérêt pour le futur utilisateur du bâtiment (...). Elle serait reliée à la voie mère SNCF HAROPA Ports de Paris prévue à terme dans la partie est de la zone d'activités. » L'état d'avancement de ce projet de liaison fluviale et ferroviaire doit pour la MRAe être présenté dans l'étude d'impact.

En dépit de la nature même des activités projetées, le maître d'ouvrage n'a pas réalisé d'étude spécifique pour traiter de façon adaptée la question des déplacements. Dans ces conditions, le paragraphe dédié au trafic routier dans l'étude d'impact (pages 90-92) comporte des approximations (absence d'éléments de contexte, équivalence voiture – poids-lourd, répartition homogène sur l'ensemble des axes, etc.) qui rendent ses conclusions difficilement interprétables. Le nombre de mouvements de véhicules engendrés par le personnel et le transport de marchandise, en l'absence de tout recours aux transports en commun pour le premier et aux infrastructures multimodales pour le second, est estimé à 900 mouvements²⁰ de voitures et 720 mouvements de poids-lourds par jour (soit 55 mouvements de poids-lourds par heure). Les effets cumulés avec le projet d'entrepôt connexe ne sont pas évalués.

Par ailleurs, l'estimation des émissions polluantes engendrées par le projet est limitée aux mouvements des véhicules à l'intérieur du futur site. Or, une estimation de l'ensemble des kilomètres parcourus par les véhicules transitant sur le site selon leur origine et leur destination (sur la base de moyennes propres au secteur du transport de marchandises) est nécessaire pour évaluer la contribution des activités projetées aux émissions de polluants. La multiplicité des parties prenantes du projet (propriétaire foncier, promoteur, locataires, sociétés de transport, etc.) ne peut dispenser d'une évaluation des incidences du projet sur les déplacements.

Le nombre de places de stationnement prévues (780 places pour les voitures), paraît disproportionnée au regard des 300 personnes employées présentes simultanément au maximum sur le site). Plus généralement, une optimisation des surfaces consommées par les voiries et le stationnement (8 ha) mérite pour la MRAe d'être étudiée.

La MRAe recommande de traiter de façon optimale la question des déplacements, en tenant compte du projet d'entrepôt connexe, avec pour objectif de développer la multi-modalité du transport sur le site, tel que le prévoit le SDRIF et notamment :

19 Cf. page 5 du présent avis

20 Entrées + sorties

- **d'évaluer de façon représentative les impacts du transport routier de marchandises en termes d'émissions de polluants et de contribution au changement climatique ;**
- **de définir des mesures à même d'éviter et de réduire ces impacts, en conditionnant la réalisation du projet à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires et portuaires.**

3.4 Consommations d'énergie et production de déchets

L'étude d'impact indique (page 115) que « l'absence de process industriel dans l'activité prévue limite les besoins en énergie. » Il convient en premier lieu de nuancer cette affirmation en tenant compte de l'énergie nécessaire au transport de marchandise. En ce qui concerne l'énergie nécessaire au fonctionnement du bâtiment (éclairage, alimentation des engins de manutention, chauffage et bureautique) l'étude d'impact ne fournit pas d'estimation. De plus, il est indiqué que les chaudières fonctionnent au gaz de ville. Ainsi, malgré la surface de toitures projetées, l'utilisation de l'énergie solaire n'est pas étudiée.

La MRAe recommande d'évaluer la consommation d'énergie du futur bâtiment et d'étudier le potentiel de développement sur site d'énergies renouvelables, notamment l'implantation de panneaux photovoltaïques sur les toitures des bâtiments projetés.

Par ailleurs, les activités projetées sont à l'origine d'une production importante de déchets. Ces déchets sont notamment liés aux activités de conditionnement des marchandises. L'étude d'impact répertorie la nature et les modalités de stockage des différents types de déchets (pages 86-89). Le maître d'ouvrage indique que l'ensemble de ces déchets sera géré selon les niveaux 1 et 2, qui correspondent au recyclage, à la valorisation des sous-produits ou au traitement par incinération par exemple. En revanche, aucun déchet n'est traité selon le niveau 0 qui correspond à la « réduction à la source de la quantité et de la toxicité des déchets produits », sans que cela ne soit justifié. L'étude d'impact présente ensuite des mesures de gestion de caractère général, mais ne propose pas d'évaluation quantitative des déchets qui permette d'envisager leur réduction à la source.

La MRAe recommande d'évaluer la quantité de déchets produite par les activités projetées et d'étudier des mesures opérationnelles visant à les réduire.

4 Justification du projet retenu

L'étude d'impact indique p 35 que « le choix du terrain s'est avant tout appuyé sur deux critères :

1. sa superficie qui permet la création d'un bâtiment de grande taille
2. sa localisation géographique dans le bassin parisien sur une plate-forme multimodale : proximité de l'Oise, proximité du réseau ferré et départ de navette ferroviaire vers La Chapelle International, proximité d'une trame routière importante »

L'étude d'impact ne propose pas de variante pour ce projet autre que la localisation des sous-cellules destinées au stockage de liquides inflammables et des aérosols (p 35).

L'étude d'impact justifie la compatibilité du projet avec le SDRIF, en citant le chapitre de ses orientations réglementaires traitant des activités logistiques (page 73) :

« En Île-de-France, l'ampleur de ces besoins et les flux d'import-export nationaux, locaux et de transit générés rendent nécessaire l'optimisation du fonctionnement logistique régional. Il s'agit donc d'organiser l'armature logistique francilienne en préservant et en développant le potentiel de fonctionnement multimodal du transport de marchandises et de la logistique. (...) Les grands sites et les équipements multimodaux que sont les ports de Gennevilliers, Bonneuil, Montereau, Limay et Bruyères-sur-Oise doivent être préservés et développés. (...) Les terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, sites multimodaux) doivent être conservés à ces usages. (...) L'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers doit être évité. Les implantations des activités logistiques doivent être compactes afin de limiter la consommation d'espace, dans le respect des orientations relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation. »

Conformément au SDRIF, la MRAe recommande de démontrer que le projet s'inscrit dans une démarche d'optimisation de la consommation d'espace, de compacité et du transport multi-modal.

5 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique fourni dans l'étude d'impact donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique des sujets traités dans l'étude d'impact.

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

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 du même code . Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

Le présent avis est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
son président délégué,



Jean-Paul Le Divenah