



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué  
de la Mission régionale d'autorité environnementale  
d'Île-de-France sur le projet de parc d'activités et de logistique  
sis 1, avenue Boule, à Beauchamp (Val d'Oise)**

N°MRAe 2021 - 5581

# SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur le projet de création d'un parc d'activités et de logistique situé 1, avenue Boule, à Beauchamp dans le Val d'Oise.

Le projet consiste, après démolition de la quasi-totalité des installations, bâtiments et infrastructures d'une ancienne installation industrielle (entreprise 3M) d'une superficie d'environ 18 ha attenants à une zone d'activité au nord, en la construction de deux lots A et B. Au-delà de ces emprises industrielles, les deux lots comprennent un espace boisé, en majorité classé, d'environ 30 ha qui ceinture le site sur trois côtés, dont 5 ha seront cédés à la commune pour réaliser un parc public à l'extrémité est (dans le lot B).

Ce projet a donné lieu à un premier avis de la MRAe en date du 2 mai 2020 dans le cadre de la demande de permis de construire du bâtiment projeté sur le lot A. Cet avis a porté sur une première étude d'impact (non-datée). Il a fait l'objet d'un mémoire en réponse datée du 5 juin 2020. À la suite d'une enquête publique, le permis de construire du lot A a probablement été délivré. Le bâtiment d'activités de messagerie logistique et de bureaux comportera une surface de plancher de 34 706 m<sup>2</sup>.

Le lot B (horizon 2023) comportera trois nouveaux bâtiments d'entrepôts logistiques et de bureaux (B, C et D) développant 38 683 m<sup>2</sup> au total, construits à la place de bâtiments démolis. Le petit bâtiment de l'ancien centre technique client (CTC) de la société 3M, situé au nord du lot, sera maintenu et transformé.

Le présent avis intervient sur le même projet dans le cadre de la procédure de permis de construire portant sur deux des trois bâtiments du lot B : le B et le D.

Au total, l'emprise industrielle des lots A et B accueilleront à terme 76 042 m<sup>2</sup> de surface bâtie, 81 844 m<sup>2</sup> de voirie et 19 047 m<sup>2</sup> d'espaces verts. Les zones de stationnement des deux lots seront situées pour partie en sous-sol, et présenteront une capacité totale de 146 quais de déchargement et de 734 places de stationnement de voiries. Sur l'emprise de l'espace boisé, des voies d'accès seront aménagées au nord-ouest et au sud du site, raccordées à la RD114. L'ouverture au public de 5,5 hectares de bois est également prévue.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent principalement la prise compte du projet dans son ensemble, les consommations énergétiques et les émissions associées (gaz à effet de serre, pollution de l'air), le trafic routier véhicules logistiques et le déplacement des employés, la pollution sonore et la pollution de l'air, la gestion des eaux pluviales, la pollution industrielle des sols, les enjeux des démolitions et terrassements et la biodiversité.

Le nouveau dossier transmis à la MRAe est notamment constitué de la demande de permis de construire des bâtiments B et D comprenant l'étude d'impact de 2020 complétée par un mémoire en réponse à l'avis initial de la MRAe et des pièces complémentaires actualisant certains éléments l'étude d'impact. Cette présentation rend l'actualisation de l'étude d'impact peu lisible pour le public. La MRAe recommande donc qu'avant la nouvelle consultation du public sur le projet, le texte de l'étude d'impact initiale soit actualisé, en intégrant à ses différents paragraphes les informations pertinentes du mémoire en réponse et des compléments apportés.

Ces différents documents sont par ailleurs de qualité insuffisante au regard du projet considéré dans son ensemble – au sens de l'évaluation environnementale –, par la non-prise en compte de certains éléments (voies d'accès notamment) et par le traitement succinct de certains enjeux et impacts (notamment la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier, et les impacts des travaux liés à la gestion des déblais et des déchets de démolition). Les usages des bâtiments B et D ne sont pas précisés, alors qu'ils pourraient relever des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). La justification du projet se focalise sur l'implantation des constructions au sein de l'emprise 3M. Bien que ces implantations aient donné lieu à un projet urbain partenarial avec la communauté d'agglomération, l'étude d'impact n'étend pas ses analyses à l'échelle du terrain d'assiette et sur les éventuels enjeux urbains en relation avec les abords du site (habitations, installations sportives de plein air, etc.). Le projet ne présente pas de recherche de synergie avec les quartiers alentours en termes de réseaux de chaleur, ni de réflexion sur les aménités liées au boisement pour la population locale et sur les obstacles aux continuités écologiques et sur les circulations piétonnes liées à la clôture du site.

Dans son avis de 2020, la MRAe avait recommandé une actualisation de l'étude d'impact dans le cadre de la saisine du lot B. Les compléments apportent des éléments satisfaisants sur les points suivants : planning de réalisation du projet, état initial de la biodiversité, gestion des eaux pluviales du lot B, bruit du trafic des camions.

Néanmoins, des insuffisances sont toujours constatées et les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants, à compléter avant la phase de consultation du public sur le dossier :

- la description précise des activités prévues sur le lot B et, le cas échéant, la liste des rubriques ICPE concernées ;
- le périmètre du projet, au sens de l'évaluation environnementale, prenant en compte l'ensemble du terrain d'assiette – emprise industrielle et boisement – et l'ensemble des aménagements prévus dont les voies d'accès, et le parc public et les clôtures ;
- la maîtrise de l'énergie : il convient notamment de justifier davantage le choix de la solution d'approvisionnement en énergie retenue, eu égard aux émissions de gaz à effet de serre indirectes liées à l'approvisionnement électrique ;
- les déplacements et la pollution de l'air : il convient notamment de délimiter sur une carte les zones d'étude retenues, d'évaluer le trafic routier moyen journalier généré par le projet sur les principales voies et les émissions polluantes associées, d'expliquer les mesures mises en œuvre pour garantir que l'accès routier au sud du site ne générera pas des nuisances pour les habitants de l'avenue de l'Égalité, et de montrer en quoi le projet favorise l'accès des salariés par des modes actifs (localisation des accès) ;
- la pollution industrielle : il convient de préciser les polluants présents initialement sur les zones de pollution concentrée identifiées sur le lot B et d'annexer au dossier les rapports des études réalisées ;
- les phases de démolition et de terrassements : il convient d'évaluer les impacts des travaux restants en termes de bruit, poussières, déblais, déchets de démolition et de définir le cas échéant des mesures complémentaires de réduction de ces incidences ;
- la faune et de la flore : il convient d'évaluer les impacts du projet sur ces enjeux et les mesures pour les éviter, les réduire voire les compenser, pour l'ensemble des aménagements prévus (voiries, clôtures, etc.) ; et de présenter les solutions envisagées pour l'entretien et l'aménagement du boisement notamment pour accueillir du public, voire les salariés de l'entreprise.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

# PRÉAMBULE

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1<sup>er</sup> ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu les arrêtés du 11 août et du 6 octobre 2020 portant nomination de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable d'une part et l'arrêté du 24 août 2020 portant nomination du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Vu le règlement intérieur de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France adopté le 19 novembre 2020 et publié au bulletin officiel du ministère de la transition écologique le 1<sup>er</sup> décembre 2020 ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 10 mars 2021 déléguant à Eric Alonzo la compétence à statuer sur le présent dossier ;

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 5 février 2021 et a pris en compte sa réponse en date du 05 mars 2021.

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

Le délégué 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.

**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.**

## Table des matières

1	L'évaluation environnementale.....	6
2	Contexte et présentation du projet.....	6
3	Analyse de la qualité de l'étude d'impact.....	12
4	Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnemen- taux.....	13
4.1	Climat et consommation énergétique.....	14
4.2	Déplacements, qualité de l'air, bruit.....	15
4.3	Imperméabilisation du site et gestion des eaux pluviales.....	18
4.4	Pollution industrielle.....	18
4.5	Biodiversité.....	20
4.6	Impacts du chantier.....	22
5	Justification du projet retenu et variantes envisagées.....	22
6	Information, consultation et participation du public.....	23

# Avis détaillé

## 1 L'évaluation environnementale

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.

L'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et R.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de parc d'activités et de logistique situé 1, avenue Boule, à Beauchamp (Val d'Oise) est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, notamment au titre de la rubrique 39°b) du tableau annexé à cet article.

La MRAe a émis un premier avis sur le projet, daté du 2 mai 2020, dans le cadre du dossier de demande de permis de construire du lot A du projet. Un mémoire a été établi par Vectura / SCI LUCIA en réponse à l'avis de la MRAe dénommé « mémoire » par la suite. Une enquête publique « relative à l'étude d'impact préalable à la délivrance d'un permis de construire pour la création d'un bâtiment d'activités et de bureaux dans la ZAE Nord » a été organisée par le maire de Beauchamp du 18 juin au 18 juillet 2020, conclue par un avis favorable du commissaire enquêteur<sup>1</sup>.

Les dimensions des bâtiments, voiries, et espaces verts du lot B du projet ont ensuite été précisées dans le dossier de demande de permis de construire relatif au lot B. Des études complémentaires (biodiversité, acoustique) ont été réalisées. L'autorité environnementale a de nouveau été saisie, le 2 février 2021, dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire des bâtiments B et D (faisant partie du lot B du projet), sur une étude d'impact actualisée.

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 émis à la demande de la maire de Beauchamp dans le cadre de l'instruction du permis de construire susmentionné, nécessaire à la réalisation de la deuxième phase du projet. Il porte sur l'étude d'impact actualisée composée de l'étude d'impact établie lors de la première demande de permis de construire (sur le lot A), du mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, daté du 5 juin 2020 et du document « compléments à l'étude d'impact », daté de janvier 2021. Il porte également sur la prise en compte de l'environnement par le projet tel que présenté les autres documents du présent dossier de permis de construire.

Le présent avis constitue une actualisation de l'avis du 5 juin 2020. Il est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

## 2 Contexte et présentation du projet

Le projet de parc d'activités et de logistique est porté par la société civile immobilière (SCI) LUCIA. Il s'implante au nord-ouest de Beauchamp. Cette commune du Val d'Oise, localisée à vingt kilomètres au nord-ouest de Paris, comptait 8 691 habitants en 2016 (p. 50<sup>2</sup>). Sa zone industrielle ainsi que son tissu résidentiel sont en continuité avec ceux de la commune de Taverny au nord et à l'est.

Le site était auparavant la propriété de la société 3M, qui y réalisait depuis 1952 des activités d'industrie graphique, soit notamment la fabrication de petites feuilles adhésives (« post-it ») et d'abrasifs (p. 74). Ces activités

<sup>1</sup> <https://www.ville-beauchamp.fr/services-et-demarches/urbanisme/vectura-rapport-denquete-publique>

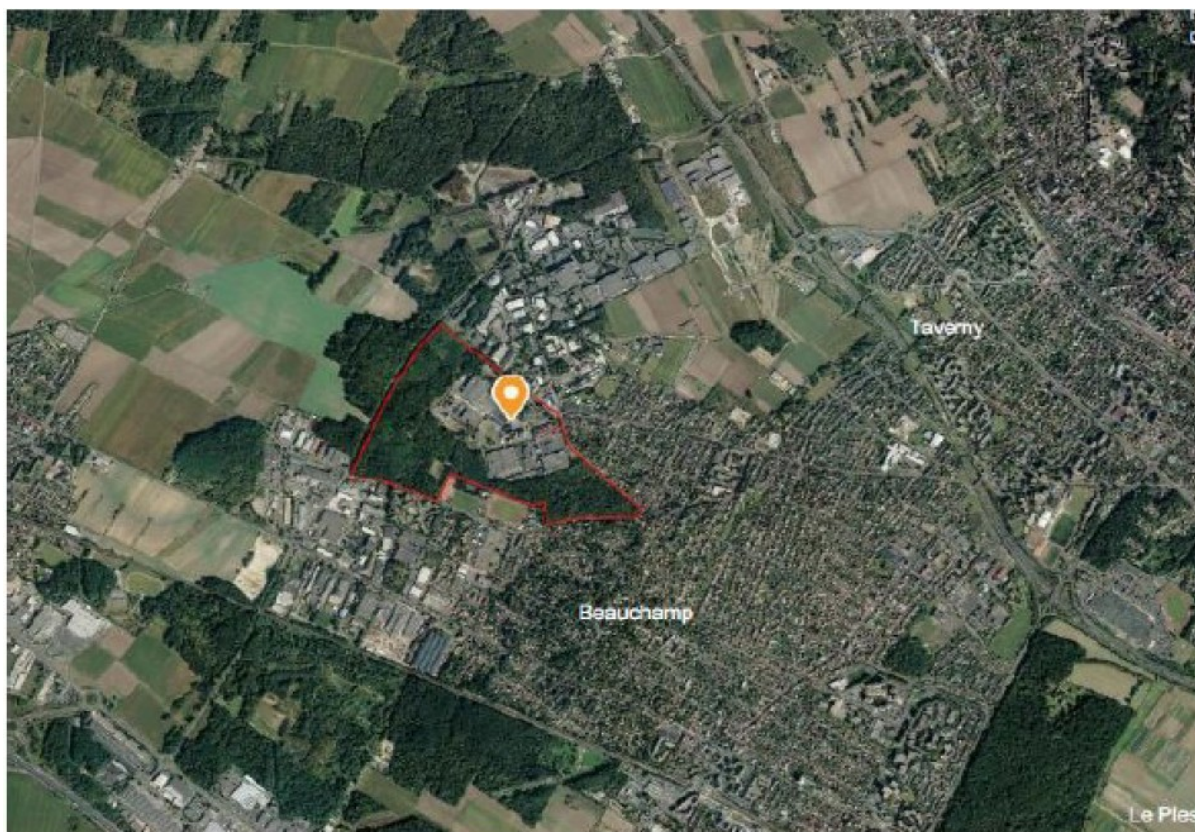
<sup>2</sup> Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

étaient soumises à autorisation au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). La société 3M a notifié la cessation d'une grande partie de ces activités en 2018, puis des équipements de production ont été démantelés en 2019. Ainsi, les travaux de démolition du lot A et partiellement ceux du lot B sont terminés. Ils ont été réalisés entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 30 décembre 2019 (mémoire<sup>3</sup>, p. 39).

Le site (parcelles cadastrales) de 48 ha environ, divisé en deux lots, inclut l'emprise industrielle de 18 ha environ au sein duquel se développe le parc industriel, dont la réalisation s'échelonne dans le temps, ainsi qu'un bois de 30 ha environ<sup>4</sup> (qui appartenait à la société 3M), en majorité « espace boisé classé » dans le PLU de Beauchamp, qui ceinture l'emprise industrielle sur trois côtés et s'étend au-delà du site du projet à l'ouest et au nord. Il s'agit à l'origine d'un ensemble, le « Bois de Beauchamp », à cheval sur les communes de Pierrelaye, Beauchamp, Taverny et Bessancourt, dans lequel des installations industrielles se sont progressivement implantées depuis les années 1950. Notons également au sud, la présence d'un ensemble d'équipement sportifs, inséré dans le bois, dont le stade de la commune, distant d'une quarantaine de mètres de l'emprise industrielle.

Le site se trouve à quelques kilomètres des autoroutes A15 et A115 et en continuité :

- de la zone d'activités économiques (ZAE) des Châtaigniers (Taverny) au nord, de l'autre côté du chemin de Pontoise à Saint-Prix
- du quartier pavillonnaire « La Folie », à l'est, de l'autre côté de l'avenue Boule, que longe le lot B.



*Illustration 1: vue aérienne (p.6 de l'annexe 11)*

<sup>3</sup> Dans ces renvois « mémoire » désigne le *Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe en date du 2 mai 2020 sur le projet de parc d'activités et de logistique*.

<sup>4</sup> Étude d'impact, annexe biodiversité, p. 11.



Illustration 2: localisation du site d'étude  
 Source : étude d'impact p. 19

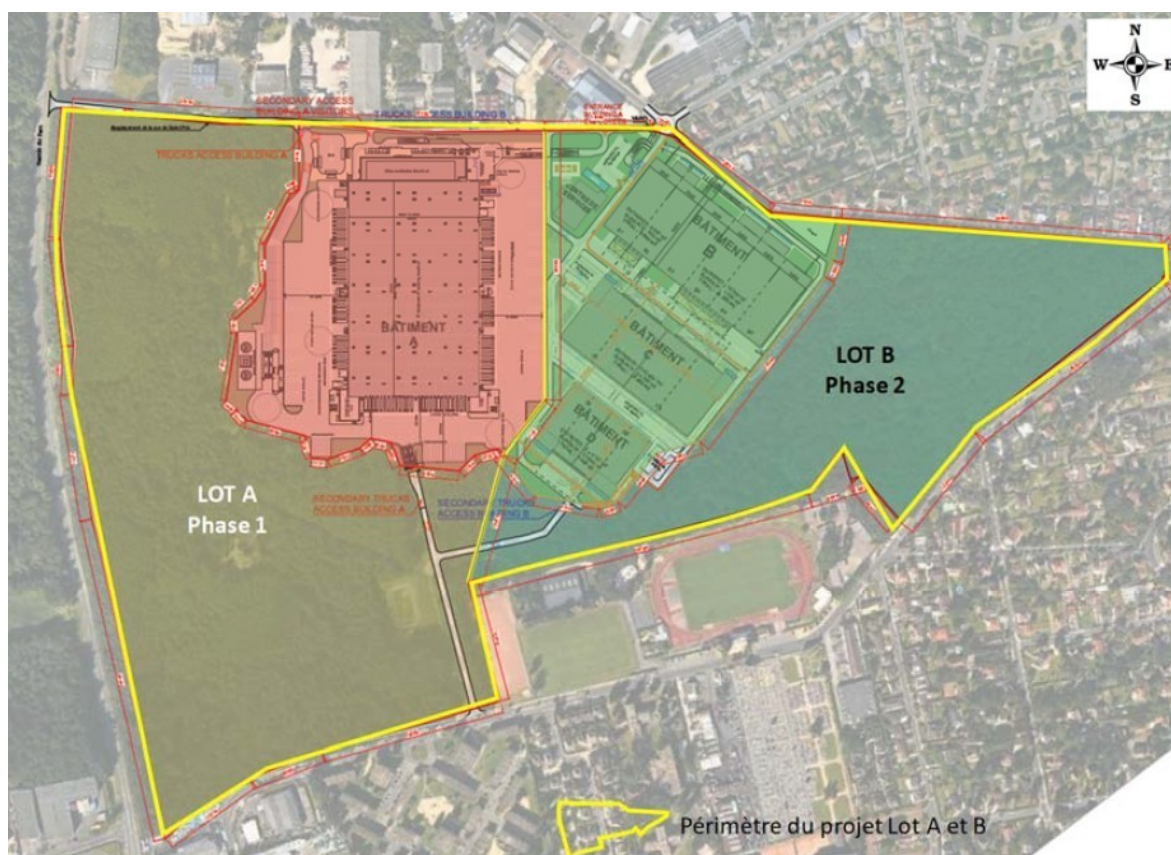


Illustration 3: Plan masse à l'échelle du terrain d'assiette.  
 Source : mémoire, p. 11 L'orientation indiquée est inexacte : le nord est en haut à gauche.



## Le lot A

Au regard du plan local d'urbanisme (PLU), il s'étend sur 97 298 m<sup>2</sup> de zone « Uls » – zone industrielle – et 194 559 m<sup>2</sup> de zone « N » – zone naturelle –, en majeure partie « espace boisé classé » (mémoire, p. 10).

Selon l'étude d'impact (p. 21), au moment du permis de construire du lot A, l'emprise industrielle présentait les caractéristiques suivantes : 70 400 m<sup>2</sup> de surface bâtie, 11 000 m<sup>2</sup> de voirie et parkings, et 398 000 m<sup>2</sup> d'« espaces verts » (incluant le bois). Le mémoire (p. 9), qui répond à une remarque de la MRAe, confirme que les données concernant ces caractéristiques étaient erronées dans l'annexe biodiversité de l'étude impact initiale.

La partie du projet sur le lot A (p. 23) consiste en la démolition de l'existant, puis la réalisation d'un bâtiment d'activités de messagerie logistique et de bureaux (sur 34 703 m<sup>2</sup> de surface de plancher), et en l'aménagement de 52 355 m<sup>2</sup> de voirie (pour la circulation, le déchargement – 98 quais –, et le stationnement) et de 5 840 m<sup>2</sup> d'espaces verts. La hauteur du bâtiment en façade est de quinze mètres.

Les équipements techniques suivants sont prévus : chauffage/climatisation, atelier de charge de batterie, transformateurs électriques, système d'extinction incendie, local sprinkler. Aucune ICPE n'est prévue sur ce lot (p. 18). Les zones de stationnement seront pour partie en sous-sol (p. 23) et présentent une capacité de 351 places de voitures.

## Le lot B

Il s'étend sur 83 395 m<sup>2</sup> de zone « Uls » et 99 708 m<sup>2</sup> de zone « N », en partie « espace boisé classé ».

La partie du projet sur le lot B consiste en la démolition partielle de l'existant, puis l'aménagement de trois bâtiments d'entrepôt, de logistique et de bureaux, désignés B, C et D (seuls le B et le D faisant l'objet du présent permis de construire).

Selon le complément à l'étude d'impact, l'emprise industrielle du lot B développe 38 683 m<sup>2</sup> de surface de plancher et prévoit l'aménagement de 29 489 m<sup>2</sup> de voirie (pour la circulation, le déchargement, et le stationnement), dont 383 places de voitures destinées aux bâtiments B et C, et 13 207 m<sup>2</sup> d'espaces verts.

Selon l'étude d'impact, le lot B prévoit la transformation du bâtiment du centre technique client (CTC) de la société 3M actuellement présent sur site et utilisé comme accueil. Les zones de stationnement seront principalement en sous-sol (p. 27) et le lot B accueillera également 48 quais de déchargement. Les équipements techniques de ce lot ne sont pas encore précisés, en particulier pour le bâtiment C qui ne fait l'objet du présent permis de construire. Toutefois, l'étude d'impact indique que les activités pressenties, comme du stockage de matériaux combustibles et un atelier de charge d'accumulateur, pourraient relever d'un certain nombre de rubriques de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)<sup>5</sup>.

## L'ensemble du projet

Au total, en additionnant les données de l'étude d'impact et du mémoire, la MRAe estime que les lots A et B s'étendront notamment sur 180 683 m<sup>2</sup> en zone « Uls » (dont 76 042 m<sup>2</sup> de bâti, 81 844 m<sup>2</sup> de voirie, et 19 047 m<sup>2</sup> d'espaces verts) et présenteront une capacité globale de 146 quais de déchargement et de 734 places de stationnement de voitures. Le futur parc d'activités fonctionnera 24h/24h et pourrait accueillir 1 200 employés (280 initialement d'après le mémoire, p. 40). Le site sera totalement ceinturé par une clôture de deux mètres de hauteur (p. 38). Toutefois il n'est pas précisé s'il s'agit du périmètre de chaque lot ou de celui formé par l'ensemble des lots, ni si, au sein des lots, des clôtures seront autour des emprises industrielles proprement dites.

Le plan d'aménagement et de développement durable du PLU de Beauchamp prévoit le prolongement vers le nord-est de la rue de Saint-Prix, actuellement en impasse, par le réaménagement du chemin de Pontoise à Saint-Prix en une voie à double-sens pour voitures et poids-lourds qui assurera une liaison à la RD 411, dite « chemin du parc », depuis la carrefour avec l'avenue Boule (p. 53 et mémoire, p. 14). Ce raccordement devrait constituer la principale desserte routière du projet. Il fait l'objet d'un projet urbain partenarial (PUP) avec la communauté d'agglomération de Val Paris (CAVP) et les villes de Beauchamp et Taverny. La convention, ratifiée le

<sup>5</sup> 1510 : Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts ; 1530 : Dépôts de papiers, cartons ou matériaux combustibles analogues ; 1532 : Stockage de bois ou de matériaux combustibles analogues ; 2662 : Stockage de polymères ; 2663 : Stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50% de polymères ; 2910 : Combustion ; 2925 : Ateliers de charge d'accumulateurs.

10 mars 2020, précise les travaux qui vont être réalisés et les conditions de leur réalisation<sup>6</sup>. La maîtrise d'ouvrage de cette voie sera assurée par la CAVP, et le raccordement à la RD 411 par le conseil départemental du Val d'Oise. Le mémoire en réponse indique que cette création routière a pour objectif plus général de « désenclaver » les zones d'activité économique attenantes de Beauchamp et Taverny, d'en « reporter le trafic en dehors de la zone pavillonnaire et de permettre la création de voie douce pour rejoindre la future forêt du Grand Paris<sup>7</sup> » (mémoire, p. 14). L'annexe 4 du mémoire comprend le plan d'exécution du prolongement la rue Saint-Prix qui comprend, au sud, l'aménagement d'une « voie douce (piétons + cycles) », longeant directement les emprises industrielles (mémoire, p. 77).

L'étude d'impact estime que, très majoritairement, les poids-lourds accéderont au site du projet à partir cette nouvelle voie et en repartiront pour rejoindre le chemin du parc (RD 411) qui mène, au sud à l'autoroute A15 pour 30 % du flux et au nord à l'autoroute A115 pour 70 % du flux (p. 321, soit p. 24 de l'étude de trafic).

Bien que la convention du PUP indique explicitement que cette voie est rendue nécessaire par le projet<sup>8</sup>, le mémoire indique que la voie Nord ne fait pas partie du périmètre du projet (mémoire p.14).

Le mémoire évoque également une voie existante traversant le bois au sud du lot A, pour déboucher sur l'avenue de l'Égalité, qui sera « réhabilitée » (mémoire, p. 14). Elle sera réservée principalement aux services de secours et utilisée de façon exceptionnelle pour la sortie des poids lourds. Il convient de vérifier si cet aménagement est compatible avec le PLU de Beauchamp (espace boisé classé sur une grande partie des boisements)<sup>9</sup>. De plus, la nature et l'état actuels de cette voie (voir ill. 4) ne sont pas indiqués, ni les caractéristiques précises de l'état futur (largeur, etc.). Par ailleurs, le plan masse représente aussi une autre voie qui débute au sud du lot B et se raccorde à la voie décrite précédemment, sans que le mémoire ne la mentionne explicitement (voir ill. 3).



Illustration 4: Sortie de la voie Sud sur l'avenue de l'Égalité (source : Google Street View, octobre 2020)

Enfin, le PUP comprend la cession à la commune pour un euro symbolique. de la partie est du bois à des fins d'ouverture au public. Cette parcelle de près de 5 hectares, désignée « pointe Barrachin », est actuellement incluse dans le lot B. De même, la SCI LUCIA cédera à la commune un terrain de 853 m<sup>2</sup>, inclus dans le lot A, « pour assurer à terme la jonction entre l'avenue de l'Égalité et la RD 411 ». Par ailleurs, elle participera financièrement à l'aménagement de ce futur parc Barrachin (p. 4 de la convention, mémoire p. 65)<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> La convention du PUP précise : « L'aménagement, à partir du Chemin de Pontoise à Saint Prix, partiellement viabilisé, et situé pour moitié sur les territoires des communes de Taverny et de Beauchamp, d'une voie de liaison à double-sens de format PL et d'un nouveau carrefour sur la RD 411, sous forme d'un rond-point (quine constitue pas l'un des objets de la présente convention, il est placé sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental du Val d'Oise), est dès lors apparue comme une évidente nécessité » (p. 3 de la convention, mémoire p. 64). La convention précise également que la SCI Santa Lucia prendra en charge le coût de ces aménagements (à l'exception du rond point), et fixe l'échéancier de fin des travaux à fin août 2021.

<sup>7</sup> La « future forêt du grand Paris » correspond au projet de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt, voir note 12.

<sup>8</sup> « Le diagnostic établi par les collectivités et partagé par la SCI LUCIA démontre que le développement économique du secteur ex-3M nécessite un complet désenclavement et un accès direct, via la RD 411 toute proche, à l'A 15 et à l'A 115 », (p. 12 de la convention, reproduite p. 63 du mémoire).

<sup>9</sup> La réponse apportée dans le mémoire en réponse est insuffisante : « À ce jour, le dossier de permis de Construire déposé en mairie pour le Lot A n'a fait l'objet d'aucune remarque du service instructeur quant à sa conformité vis-à-vis du PLU en vigueur. »

<sup>10</sup> La convention du PUP prévoit en outre une contribution de l'opérateur pour le financement d'une crèche.

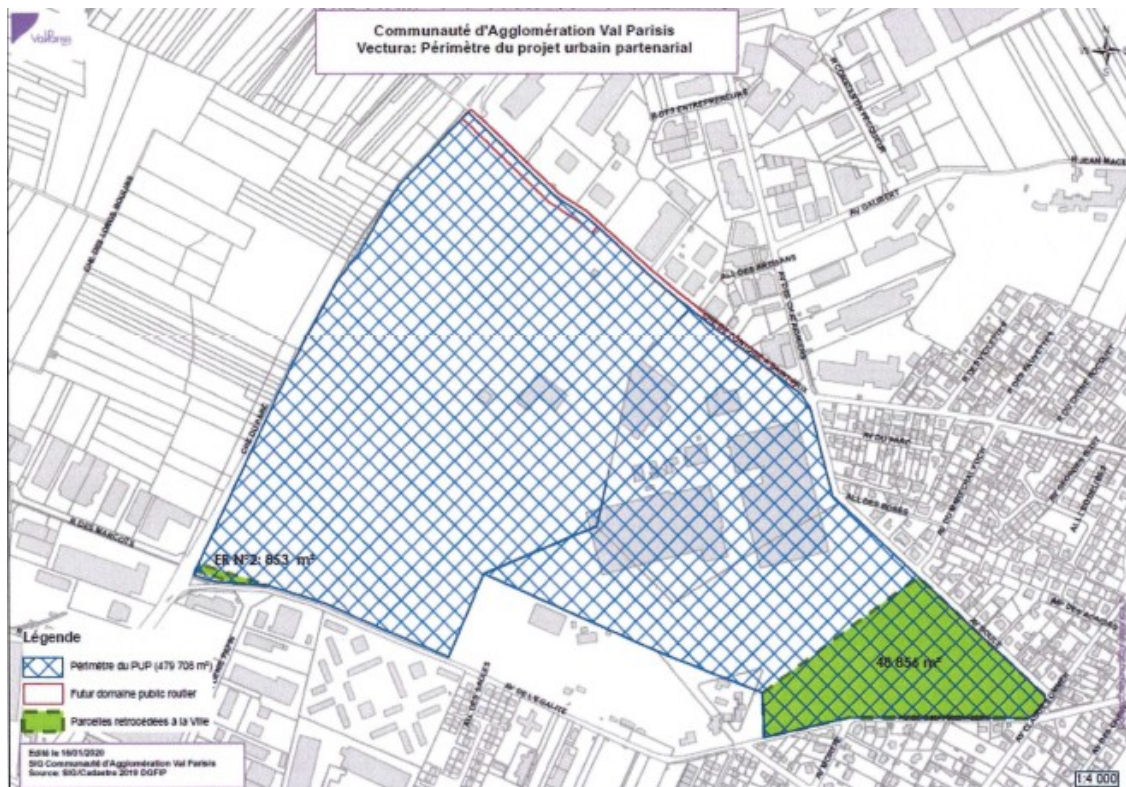


Illustration 5: « Périmètre de la convention, plan parcellaire, participation foncière » (source : annexe 1 de la convention du PUP, mémoire p. 74). Sont notamment représentés en rouge : au nord l'emprise du prolongement de la rue de Saint-Prix et en vert : à l'ouest, les terrains cédés pour le raccordement de l'avenue de l'Égalité au chemin du parc (RD 411) et, à l'est, l'emprise du futur parc Barrachin.

Concernant l'emprise qui restera propriété de la SCI LUCIA, la CAVP souhaite que « les boisements existants [...] soient régénérés, aménagés et entretenus, au profit notamment des 2500 salariés<sup>11</sup> annoncés » (p. 3 de la convention, mémoire p. 64). Toutefois, l'étude d'impact n'explique pas la manière dont le projet répond à cette attente.

Notons que ce boisement est connexe à la forêt de 1000 ha, qui sera ouverte au public dans le cadre du projet d'aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt, labellisé « Grand Paris »<sup>12</sup>.

La MRAe rappelle, à propos des aménagements prévus dans l'emprise du boisement, que le III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement précise que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité ».

Le mémoire (p.16) présente un calendrier de réalisation du projet. La voie Nord (prolongement de la rue de Saint-Prix) et son raccordement à la RD 411 doivent être réalisés d'ici le courant de l'été 2021. Le lot A doit être livré d'ici fin 2021 et le lot B d'ici fin 2023.

<sup>11</sup> La différence avec les 1200 personnes mentionnés p. 4 du mémoire n'est pas expliquée.

<sup>12</sup> <https://www.valparisis.fr/les-projets-damenagement/la-plaine-de-pierrelaye-bessancourt>

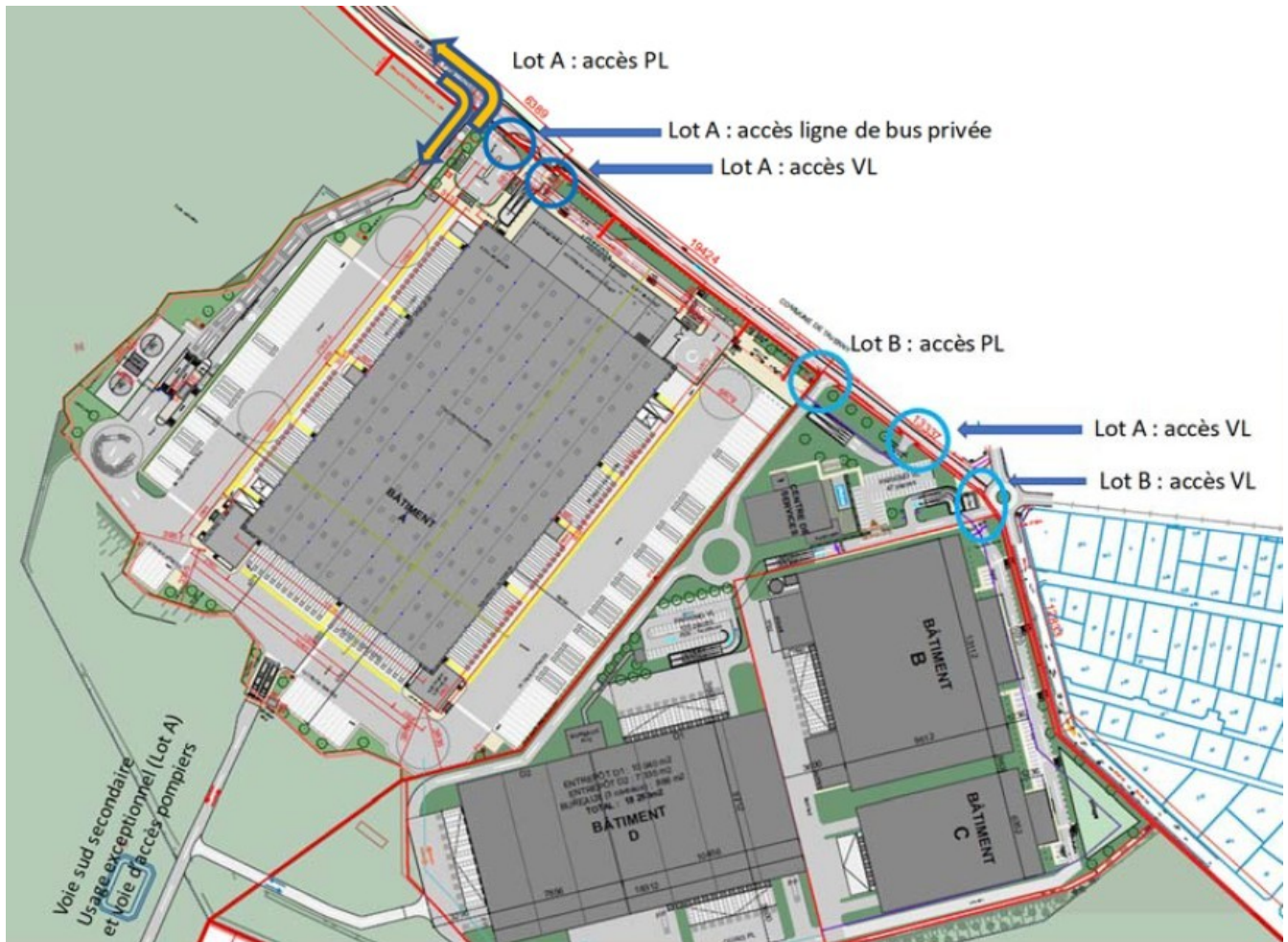


Illustration 6: Disposition des bâtiments et desserte par les voiries. Source : mémoire, p. 13

**La MRAe recommande de :**

- joindre, s'il a été accordé, le permis de construire sur le lot A ;
- préciser les données d'occupation actuelle du sol sur chaque lot et la description du lot B une fois celui-ci consolidé (équipements techniques et rubriques ICPE concernées) et d'actualiser l'étude d'impact en conséquence ;
- considérer le projet au sens de l'évaluation environnementale, c'est-à-dire en incluant l'ouverture éventuelles aux salariés des boisements, la création et la réhabilitation des voies de desserte nord et sud, le projet de raccordement de l'avenue de l'Égalité à la RD 411 ainsi que la création d'un parc public de 5 ha (parc Barrachin) ; de justifier les choix d'aménagement de cet ensemble au regard des problématiques urbanistiques et environnementales du contexte dans lesquels il s'inscrit.

### 3 Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact produite est composée des documents suivants :

- l'étude d'impact présentée dans le dossier de permis de construire du lot A.
- deux documents supplémentaires : le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, et un document intitulé « compléments à l'étude d'impact ».

Cette présentation de l'étude d'impact actualisée en plusieurs parties n'est pas très lisible et nuit à la bonne information du public. Les compléments ne constituent pas, selon la MRAe, une « actualisation » satisfaisante dont

l'objectif est de préciser dans le corps de l'étude d'impact actualisée, et non dans un document séparé, les incidences qui ont été mal évaluées lors de la première demande d'autorisation. Il convient pour la MRAe qu'avant la consultation du public sur le projet, le texte de l'étude d'impact initiale soit actualisé, en intégrant à ses différents paragraphes les informations pertinentes du mémoire en réponse et des compléments apportés à cette étude d'impact.

**La MRAe recommande qu'avant la consultation du public sur le projet, le texte de l'étude d'impact initiale soit actualisé, en intégrant à ses différents paragraphes les informations pertinentes du mémoire en réponse et des compléments apportés à cette étude d'impact.**

L'étude d'impact et les documents complémentaires sont par ailleurs de qualité insuffisante. L'évaluation environnementale semble avoir été réalisée a minima, notamment sans réflexion sur la notion de projet qui n'inclut ni la phase de démolition, ni l'ensemble des aménagements au sein du site et sur ses abords immédiats du site (création d'un parc public et de nouvelles voies).

Le dossier est centré sur l'usage d'activités assigné aux emprises industrielles du site. L'aménagement urbain du secteur ne semble pas faire l'objet de réflexion sur un périmètre élargi. Ce cloisonnement se traduit notamment par l'absence d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre due au trafic routier hors du site et par l'absence de recherche de synergie :

- entre le projet et les quartiers environnants dans le choix de la solution d'approvisionnement en énergie (réseau de chaleur) ;
- dans la valorisation de l'espace boisé conservé dans l'emprise du projet en tant qu'aménité pour la population locale.

## 4 Analyse et prise en compte des principaux enjeux et impacts environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- les consommations énergétiques du projet en phase d'exploitation et les émissions associées (gaz à effet de serre, pollution de l'air) ;
- le trafic routier généré par le projet, notamment en phase d'exploitation (déplacement des employés et des poids lourds), la pollution sonore, la pollution de l'air, et la prise en compte des autres modes de déplacement des salariés ;
- l'imperméabilisation du site (augmentée par le projet) et la gestion des eaux pluviales ;
- la pollution des sols existante, d'origine industrielle, et les risques sanitaires associés ;
- la phase de travaux (démolition et terrassements notamment), susceptibles de générer des pollutions (bruit, émissions de poussières, gaz polluants, etc.) des déchets de démolition et un volume globalement excédentaire de déblais ;
- la biodiversité (faune et flore).

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

Le projet pourrait présenter des risques pour la sécurité des biens et des personnes, par exemple un incendie se propageant sur le site et ses abords. Des mesures sont prévues à cet effet (p. 38 à 41).

Lorsque la nature des activités sur le lot B sera définie, l'étude d'impact du projet devra, le cas échéant, être actualisée et complétée par une analyse des risques pour la sécurité des biens et des personnes de l'entreprise et du voisinage immédiat (habitations et installations sportives de plein air). L'analyse des risques devra présenter les mesures retenues pour éviter ou réduire ces risques, notamment si des installations ICPE sont prévues.

## 4.1 Climat et consommation énergétique

L'étude d'impact présente les consommations énergétiques du projet (en phase d'exploitation), hors trafic routier généré par les employés et hors véhicules liés à l'activité logistique.

Le bâtiment du lot A consommera 6 841 MWh par an, et les bâtiments B, C, et D (lot B) consommeront 3 308 MWh par an, soit un total de 10 149 MWh par an.

Les calculs des consommations énergétiques du projet (présentés dans l'annexe énergie de l'étude d'impact) prennent pour hypothèse un objectif de labellisation « BREEAM excellent » avec une performance énergétique accrue de 25 % par rapport à la RT 2012 (mémoire, p. 17 et 18).

L'annexe relative à l'énergie présente également le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération sur le site, ainsi qu'un comparatif de différentes solutions d'approvisionnement en énergie. Ce comparatif s'appuie sur un calcul des coûts d'investissement et de fonctionnement de ces solutions (sur une période de trente ans) et sur un calcul de leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Il prend pour référence une solution combinant une chaudière gaz et un approvisionnement en électricité depuis le réseau public. Les alternatives présentées intègrent chacune une autre solution technique différente (en remplacement de tout ou partie des sources d'énergie de la solution de référence<sup>13</sup>) : par exemple, la solution alternative basée sur le solaire thermique prévoit la combinaison de chaudières gaz, de panneaux solaires thermiques, et d'électricité. Une partie du chauffage réalisé par les chaudières gaz dans la solution de référence est ici remplacée par du chauffage réalisé à l'aide des panneaux solaires thermiques.

La faisabilité du raccordement du projet à un réseau de chaleur a également été étudiée mais, d'après l'annexe énergie de l'étude d'impact, le réseau existant le plus proche du site est trop loin pour s'y raccorder (sur la commune de Taverny, à deux kilomètres de distance).

Si la démarche est globalement pertinente, la MRAe relève :

- que l'opportunité de la création d'un réseau de chaleur alimentant des logements (ex : ZAE des Châtaigniers connexe au nord) n'a pas été étudiée, alors que cette possibilité est envisagée p. 68 de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables ;
- qu'aucune combinaison de plusieurs sources d'énergies renouvelables n'a été proposée au sein d'un même scénario d'approvisionnement en énergie ;

Sur la base du comparatif réalisé, l'étude d'impact retient une solution incluant un équipement de chauffage et de climatisation de type « roof-top ». Il s'agit d'une centrale installée en toiture permettant, à partir d'une arrivée électrique, de ventiler, climatiser, et chauffer l'air neuf. Cette solution présente, selon l'étude d'impact une viabilité économique à long terme et génère des émissions de gaz à effet de serre directes plus faibles que la plupart des autres solutions envisagées.

Les trois autres solutions qui mobilisaient des énergies renouvelables présentaient également des performances économique et environnementale intéressantes. Elles incluaient une chaufferie centrale de bois déchiqueté, des chaudières à granulés ou des panneaux solaires thermiques.

Les autres avantages du « roof-top » présentés par l'étude d'impact sont qu'il est réversible (chaleur / froid), rapide d'installation et ne nécessite pas de stockage de combustible (p. 81).

La MRAE relève que le « roof-top » nécessite un apport d'électricité. Selon le mémoire (p. 19), il répond à la définition d'une énergie renouvelable car il a le même fonctionnement qu'une pompe à chaleur et que les pompes à chaleur figurent dans la liste des énergies renouvelables fixée par l'arrêté du 18 décembre 2007, relatif aux études de faisabilité des approvisionnements en énergie pour les bâtiments.

Toutefois, selon la ou les source(s) d'approvisionnement du réseau électrique alimentant le projet, le roof-top pourrait selon la MRAe induire (indirectement) plus ou moins d'émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, la MRAe considère que le calcul des émissions de gaz à effet de serre doit prendre en compte l'ensemble des composantes du projet (phase d'exploitation y compris, les transports sur l'ensemble du territoire où les

---

<sup>13</sup> La mise en place d'énergies renouvelables requiert dans la majorité des cas une énergie d'appoint.

pois lourds circulent et dans la mesure du possible le chantier) et doit intégrer à la fois les émissions directes et indirectes, conformément aux méthodologies validées par l'Ademe.

La MRAe dans le présent paragraphe a réitéré des observations formulées dans son premier avis, car aucun élément nouveau n'a été apportée sur ce thème lors de l'actualisation de l'étude d'impact.

**La MRAe recommande à nouveau :**

- **de compléter le calcul des consommations énergétiques du projet en intégrant le trafic routier généré par le projet sur la zone d'étude correspondante (cf. ci-dessous) ;**
- **d'approfondir la réflexion sur la solution d'approvisionnement énergétique, compte tenu des alternatives possibles, en tenant compte des enjeux environnementaux (émissions de gaz à effet de serre notamment).**

## 4.2 Déplacements, qualité de l'air, bruit

### Déplacements



Illustration 7: situation du projet p.2 de l'étude de trafic

L'emprise industrielle du site est actuellement desservie par le carrefour entre la rue de Saint-Prix et l'avenue Boule (au nord du lot B), et plus loin par les voies suivantes :

- RD 411 (le chemin du parc) à 200 m à l'ouest ;
- RD 106 (avenue de la Libération, avenue du Général Leclerc, rue d'Herblay) à 1,3 km au sud-est ;
- A115 à 1,3 km au nord-est ;
- RD 14 (boulevard du Havre) et l'A15 à 1,8 et 2,2 km au sud-ouest.

Une étude de trafic a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact. Sur les routes départementales susvisées, le trafic est initialement assez élevé dans le secteur sud de l'aire d'étude, et plus modéré dans le secteur nord. Selon l'étude d'impact, les conditions de circulation sont globalement favorables.

La zone d'étude du trafic routier a été représentée sur une cartographie (mémoire, p. 23) depuis le précédent avis mais son périmètre n'est pas représenté sur une carte.

Dans le cadre du projet, l'accès existant depuis le carrefour nord-est sera maintenu. Plusieurs autres accès au projet sont envisagés (au total, trois pour les VL et deux pour les PL) et représentés (mémoire, p. 12 et 13). Le mémoire présente p. 23 une carte prévisionnelle des déplacements en configuration projet.

La MRAe déduit des données figurant p. 26 de l'annexe trafic, que le projet devrait générer dans les deux sens de circulation un trafic routier de 1 425 trajets de VL par jour en moyenne, et de 1 199 trajets de PL. Ces différents flux doivent être explicités et justifiés par le maître d'ouvrage en distinguant PL et VL.

L'étude d'impact estime que le nouveau volume de trafic routier ne conduira qu'à une augmentation relative « légère » de la circulation dans l'aire d'étude. Pour la MRAe, cette conclusion n'est pas suffisamment justifiée. Par exemple, jusqu'à 16 % d'augmentation de trafic sont prévus sur la RD 411, ce qui est significatif. Le trafic routier moyen journalier sur les principales voies de la zone d'étude est décrit dans le mémoire (à l'état initial, et en configuration projet).

***La MRAe recommande de représenter sur une carte le périmètre délimitant la (les) zone(s) d'étude du trafic routier et des pollutions associées (air, bruit). Elle recommande également de mieux justifier l'estimation de « légère » de l'augmentation de la circulation dans l'aire d'étude du fait de la réalisation du projet.***

Par ailleurs, le projet prévoit une desserte routière exclusivement par la rue Saint-Prix au nord. Or, la création d'une « voie d'accès secondaire à usage exceptionnel » qui débouche sur l'avenue de l'Égalité, associée au projet de raccordement de celle-ci à la RD 411, offrira également un accès routier potentiel par le sud depuis les grands axes. Ainsi, les habitations existantes implantées le long de l'avenue de l'Égalité (résidence du stade) pourraient être exposées aux nuisances générées par un trafic induit par le projet si l'entreprise choisissait d'exploiter différemment cet accès.

L'étude prend pour hypothèse une part modale des transports publics de 54 % pour les déplacements domicile / travail des employés. Il s'agit d'une moyenne à l'échelle du Val d'Oise, qui ne prend pas en compte les conditions particulières de desserte du site par les transports en commun (desserte dont la qualité n'est pas évaluée). Selon le mémoire, la part modale liée aux déplacements en véhicules motorisés pourrait dans les faits s'élever à 80 %, ce qui représenterait un supplément de 300 véhicules/jour.

Une ligne de bus privée devrait être créée pour les futurs employés, ce qui réduira la part modale de transports en commun publics (mémoire, p. 24). Peu de précisions sont apportées sur cette ligne (fréquence, usagers desservis, diminution correspondante de la part modale). La SCI LUCIA s'engage en outre à encourager la mise en place d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) et à favoriser le co-voiturage (places dédiées sur le parking VL, etc.) (mémoire, p. 21). Les calculs des flux générés n'ont semble-t-il pas été mis à jour à l'appui de ces nouvelles hypothèses.

***La MRAe recommande de compléter les analyses de part modales sur la base d'une présentation des hypothèses de fréquentation de la ligne de bus privée qui est envisagée et déplacements par les modes actifs, puis de mettre à jour l'étude de trafic sur ces bases.***

Enfin, malgré la grande proximité des tissus urbains et la présence de la gare de RER de Montigny-Beauchamps à deux kilomètres au sud (25 min à pied, 9 min en vélo), les possibilités d'accès par les modes actifs et de leur développement ne sont pas analysées. Le projet de prolongement de la rue Saint-Prix, au nord du site, mentionne la création d'une « voie douce pour rejoindre la future forêt du Grand Paris » (p. 4 de la convention, mémoire p. 65) mais il n'est pas indiqué dans quel réseau plus général elle s'inscrit. Par ailleurs, les accès indiqués sur le plan de masse se situent exclusivement au nord du site, selon une logique purement routière. Pour le lot A, le seul accès se situe à l'extrémité nord, à l'opposé de l'arrêt de bus le plus proche situé sur l'avenue Boule. Aucun accès par le sud – du côté du futur parc Barrachin et, au-delà, du côté du centre-ville et de la gare – n'est envisagé pour les piétons et les cyclistes.

Qualité de l'air



L'état initial de la qualité de l'air se limite à un exposé de données relatives à la station Airparif d'Argenteuil. Pour la MRAe, ces données sont insuffisantes pour apprécier l'état initial de la qualité de l'air ambiant et des émissions polluantes.

Le projet est susceptible principalement d'émissions polluantes liées au trafic routier généré. Les gaz de combustion des groupes sprinkler et l'hydrogène issu de la charge des batteries des chariots élévateurs constituent des rejets négligeables (mémoire p. 28).

Le projet est localisé à proximité de zones résidentielles et d'équipements sportifs de plein air. Mis à part un trafic présenté comme marginal sur l'avenue de l'Égalité, les flux devraient éviter les habitations environnant le site, mais la MRAe relève que les grands axes empruntés tels que l'A115 longent des zones habitées et que le projet est donc susceptible d'impacter ces habitations. Toutefois, les établissements sensibles à la pollution de l'air sont localisés selon la MRAe à plus de 200 m des flux représentés sur la carte p. 27 du mémoire. Le mémoire présente des mesures de réduction (par exemple, la limitation de vitesse et l'obligation d'arrêt des moteurs des poids-lourds en phase de chargement/déchargement,) dans l'enceinte du site, qui pourraient selon la MRAe également apporter une contribution à la prise en compte de cet enjeu.

L'étude conclut que le projet présentera « très peu de risque de pollution atmosphérique », compte-tenu également de la faible augmentation relative du trafic routier dans l'aire d'étude, et qu'il n'engendrera aucun impact sanitaire. Pour la MRAe, la conclusion présentée n'est pas suffisamment justifiée. En effet :

- elle porte sur l'augmentation relative des émissions polluantes dans la zone d'étude, notamment pour le trafic routier, or une information sur les quantités de polluants émis par le projet notamment par le trafic routier qu'il génère en zone urbaine (augmentation absolue) paraît nécessaire pour apprécier les risques sanitaires ;
- l'évaluation des risques sanitaires ne prend pas en compte l'importance de la population existante dans l'aire d'étude.

**La MRAe recommande d'approfondir le volet de l'étude d'impact relatif à la qualité de l'air (calcul des émissions polluantes du trafic routier, description des impacts sanitaires).**

### Bruit

Une première étude acoustique a été réalisée dans le cadre du permis de construire du lot A. Elle s'appuie sur une campagne de mesures in situ réalisée en 2019 en quatre points de la limite du terrain d'assiette. Le bruit ambiant varie selon les points de mesure entre 54,5 et 60,5 décibels de jour (en indicateur de bruit LAeq jour), et 51 et 55 décibels la nuit (LAeq nuit)<sup>14</sup>. Les résultats sont également retranscrits en « bruit résiduel<sup>15</sup>», tel que défini par la réglementation ICPE<sup>16</sup> (p. 8 de l'annexe acoustique).

Une nouvelle étude a été réalisée dans le cadre du présent dossier. Elle s'inscrit dans le périmètre d'étude élargi représenté p. 12 des compléments à l'étude d'impact et s'appuie sur seize points de mesures. Elle inclut une modélisation acoustique qui montre des émergences sonores faibles liées au trafic routier, culminant à 1,2 dB (compléments à l'étude d'impact, p. 63). L'étude n'est pas annexée au dossier et il n'est donc pas possible d'en vérifier la méthodologie. Notamment, la période de l'indicateur LAeq n'est pas précisée. Selon le mémoire, le trafic routier représente la principale source d'émission sonore du projet. Il convient selon la MRAe de davantage justifier cette assertion, sachant notamment que les activités ne sont pas encore précisées sur le lot B.

**La MRAe recommande, dans l'étude d'impact qui sera produite lors de l'enquête publique, de qualifier les émissions sonores des équipements et activités prévus (lot A) ou envisagés (lot B) sur le projet .**

<sup>14</sup> Le LAeq (*Level A equivalent*) ou niveau sonore équivalent, quantifie un niveau moyen sur une période donnée. Il caractérise un bruit fluctuant dans le temps, comme par exemple celui de la circulation automobile.

<sup>15</sup> Le bruit résiduel est le bruit mesuré en l'absence du bruit généré par l'établissement.

<sup>16</sup> Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

### 4.3 Imperméabilisation du site et gestion des eaux pluviales

La nappe des sables de Beauchamp et du calcaire de Saint-Ouen est présente sous le site à une profondeur comprise entre 14 et 25 m. Compte-tenu de l'absence de sols imperméables au-dessus de cette nappe, celle-ci est vulnérable aux pollutions de surface.

Le projet va conduire à reconfigurer les emprises bâties et celles dédiées aux voiries et aux espaces verts.

Selon la MRAe, qui s'appuie sur les données du dossier, la surface cumulée de bâti et de voirie était de 81 400 m<sup>2</sup> à l'état initial et sera de 157 886 m<sup>2</sup> une fois les lots A et B réalisés, ce qui suppose une imperméabilisation supplémentaire significative du site.

Le projet relève, selon l'étude d'impact, d'une procédure de déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0. (relative à la gestion des eaux pluviales) de la nomenclature de la loi sur l'eau. Le dossier « loi sur l'eau » (DLE) présenté dans le cadre du lot A est joint en annexe à l'étude d'impact.

Les eaux pluviales du projet seront, à terme, infiltrées alors qu'actuellement, elles sont rejetées au réseau public. Le dispositif sera dimensionné pour une pluie centennale. Il n'y aura aucun rejet au réseau pour les pluies d'occurrence égale ou inférieure.

Selon le dossier, le syndicat intégré assainissement et rivière de la région d'Enghien-les-Bains, autorité concessionnaire, a « apporté un retour positif » sur les principes retenus de gestion des eaux pluviales à la parcelle (DLE, p. 59).

Le DLE élaboré au stade du lot A et les compléments à l'étude d'impact figurant dans le dossier, présentent le système de gestion des eaux pluviales le bâtiment du lot A et les trois du lot B. Ce système :

- a été conçu sur la base d'un découpage de l'emprise du projet en 18 bassins versants, correspondant à des sections distinctes de toitures ou de voiries faisant partie du projet ;
- inclura notamment des espaces verts creux, des noues, des structures réservoir sous voirie, et 30 % de toitures végétalisées ; ces ouvrages et équipements auront selon les cas des fonctions de collecte, d'infiltration, ou de rétention temporaire avant rejet vers d'autres ouvrages et équipements du projet.

En dépit des nouveaux éléments présentés, il n'est pas fait état dans le présent dossier d'une éventuelle actualisation du dossier loi sur l'eau.

Selon le mémoire (p. 30), les eaux pluviales de la voie d'accès Nord seront gérées indépendamment de celles du projet, par des noues et des réseaux d'eaux pluviales sous accotements, l'ensemble étant raccordé sur le réseau public.

Le mémoire évoque une étude de conception du système d'eaux pluviales de la voie Sud, en cours de réalisation au stade de la rédaction du mémoire (juin 2020). Le dossier ne précise pas si l'étude a été réalisée depuis.

#### La MRAe recommande :

- de présenter le système de gestion des eaux pluviales dans le projet considéré dans son ensemble, incluant celle des voies dont celles reliées à l'accès Sud ;
- d'actualiser le dossier loi sur l'eau du projet.

### 4.4 Pollution industrielle

Compte tenu des activités en cours de cessation qui étaient soumises à autorisation au titre de la réglementation relative aux ICPE, le site 3M est inscrit aux bases de données BASIAS<sup>17</sup> et BASOL<sup>18</sup>. Six études de pollution (une étude historique et cinq études diagnostic) ont été réalisées entre 1999 et 2019.

Ces études ont notamment conclu à l'existence de pollutions d'intensités variables sur le site, dans :

<sup>17</sup> Inventaire historique de sites industriels et activités de service.

<sup>18</sup> Base de données Basol sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

- les sols (présence d'hydrocarbures et de méthanol) ;
- les gaz de sols (présence de composés organiques halogénés volatils – COHV –, de naphthalène et d'hydrocarbures) ;
- les eaux souterraines (bruit de fond en COHV, probablement d'origine extérieure au site, selon l'étude d'impact).

Les méthodologies mises en œuvre lors de ces études, ainsi que les polluants identifiés, ne sont pas présentés. Les rapports d'études ne sont pas annexés au dossier, qui est globalement très peu illustré pour cette thématique. Ainsi, il est difficile de donner un avis sur l'exhaustivité et la robustesse des diagnostics réalisés, et d'apprécier les enjeux du site. Le mémoire représente (p. 32 et 33) la localisation de sources pollutions concentrées et de sondages réalisés, mais ne précise pas si ces résultats sont exhaustifs.

Des travaux de dépollution ont été réalisés en 2019 sur le lot A lors de la cessation partielle d'activité. Des terres présentant des pollutions concentrées (en hydrocarbures) ont alors été excavées et des cuves enterrées ont été extraites des sols (p. 46 et 47). Les fouilles ont été remblayées par des matériaux inertes.

Selon le mémoire, quatre sources de pollution concentrée ont été extraites. Trois de ces sources étaient localisées au sud du lot B, une au nord-ouest du lot A (mémoire, p. 32 et 33).

L'extraction d'une quinzaine de cuves est évoquée dans un rapport de l'inspection des installations classées du 22 octobre 2019, annexé au mémoire, qui indique par ailleurs que les objectifs de dépollution des sols ont été atteints, et que le site a été mis en sécurité, en vue de la réhabilitation du site pour un usage industriel.

Toutefois, il n'est pas précisé clairement dans le dossier s'il reste des sources de pollution et des secteurs pollués sur le site.

Pour la MRAe, une telle précision doit être apportée dans l'étude d'impact actualisée, bien que cette responsabilité incombe probablement à l'ancien exploitant.

Une évaluation des risques sanitaires datée du 2 décembre 2019 conclut à des risques sanitaires acceptables liés à l'inhalation de gaz du sol<sup>19</sup> pour un usage d'entrepôt et de bureaux sur le lot A.

L'étude d'impact indique que « les eaux pluviales infiltrées ne sont pas de nature à générer un impact sur les eaux souterraines » (p. 97). Leur infiltration ne sera pas réalisée au niveau des zones réhabilitées (mémoire, p. 34).

Enfin, concernant les activités projetées, l'étude d'impact fait état d'une absence d'impact sur les sols et les eaux souterraines, les « activités et stockages ne présentant pas de risque particulier » (p. 93). Il convient selon la MRAe de davantage justifier cette conclusion, sachant notamment que les activités ne sont pas encore précisées sur le lot B.

#### **La MRAe recommande :**

- **de décrire et illustrer sur l'emprise des lots A et B, les sources de pollutions identifiées extraites ou, le cas échéant, encore en place ainsi que les périmètres prospectés lors des études réalisées et de compléter au besoin ces prospections ;**
- **d'annexer à l'étude d'impact les rapports des études ;**
- **de préciser davantage les enjeux de pollution industrielle future sur l'emprise du lot B (polluants concernés).**

<sup>19</sup> Pour certains composés en concentrations supérieures aux seuils de détection analytique : Benzène, Dichlorométhane, 1,1- Dichloroéthène, 1,1,1-Trichloroéthane, Trichloroéthylène, Tétrachloroéthylène, Tribromométhane (Bromoforme), Dibromochlorométhane, Éthylbenzène, o-Xylène, et m,p-Xylenès.



Illustration 8: sources de pollution concentrée (mémoire p. 32)

## 4.5 Biodiversité

Une visite de terrain a été réalisée fin septembre 2019, en vue d'effectuer des investigations des habitats naturels, de la faune et de la flore. Elle a consisté principalement en des recherches aléatoires et des observations opportunistes des espèces sur le terrain d'assiette du projet, hors espaces verts de l'emprise industrielle.

De nouvelles investigations ont été réalisées en mai 2020, juin 2020 et juillet 2020. L'ensemble des prospections couvre désormais des périodes de l'année plus représentatives des cycles biologiques des espèces.

Pour la MRAe, les investigations doivent porter également sur les espaces verts de l'emprise industrielle et sur celle du tracé de la voie Nord.

Les prospections effectuées ont permis d'identifier les principaux milieux suivants :

- les bâtiments de l'emprise industrielle (lots A et B) ;
- des espaces verts agrémentant l'espace entre les bâtiments et la voirie ;
- des pelouses herbacées semi-naturelles en périphérie des espaces industriels ;
- des ourlets forestiers plus ou moins colonisés par des plantes exotiques envahissantes ;
- des milieux boisés diversifiés (localisés notamment sur le terrain d'assiette, hors de l'emprise industrielle).

Ces prospections ont par ailleurs permis d'identifier, concernant les espèces protégées, trois espèces d'oiseaux nichant sur le terrain d'assiette (la Mésange bleue, le Pic épeiche et le Rougequeue noir), quatre espèces de chauves souris (notamment la Pipistrelle commune) et deux espèces de reptiles (le Lézard des murailles et le Lézard vert). Ces espèces ont été observées dans les boisements ou en lisières.

Une plante patrimoniale (le Corynéphore blanchâtre) est de plus, signalée dans l'emprise du projet.

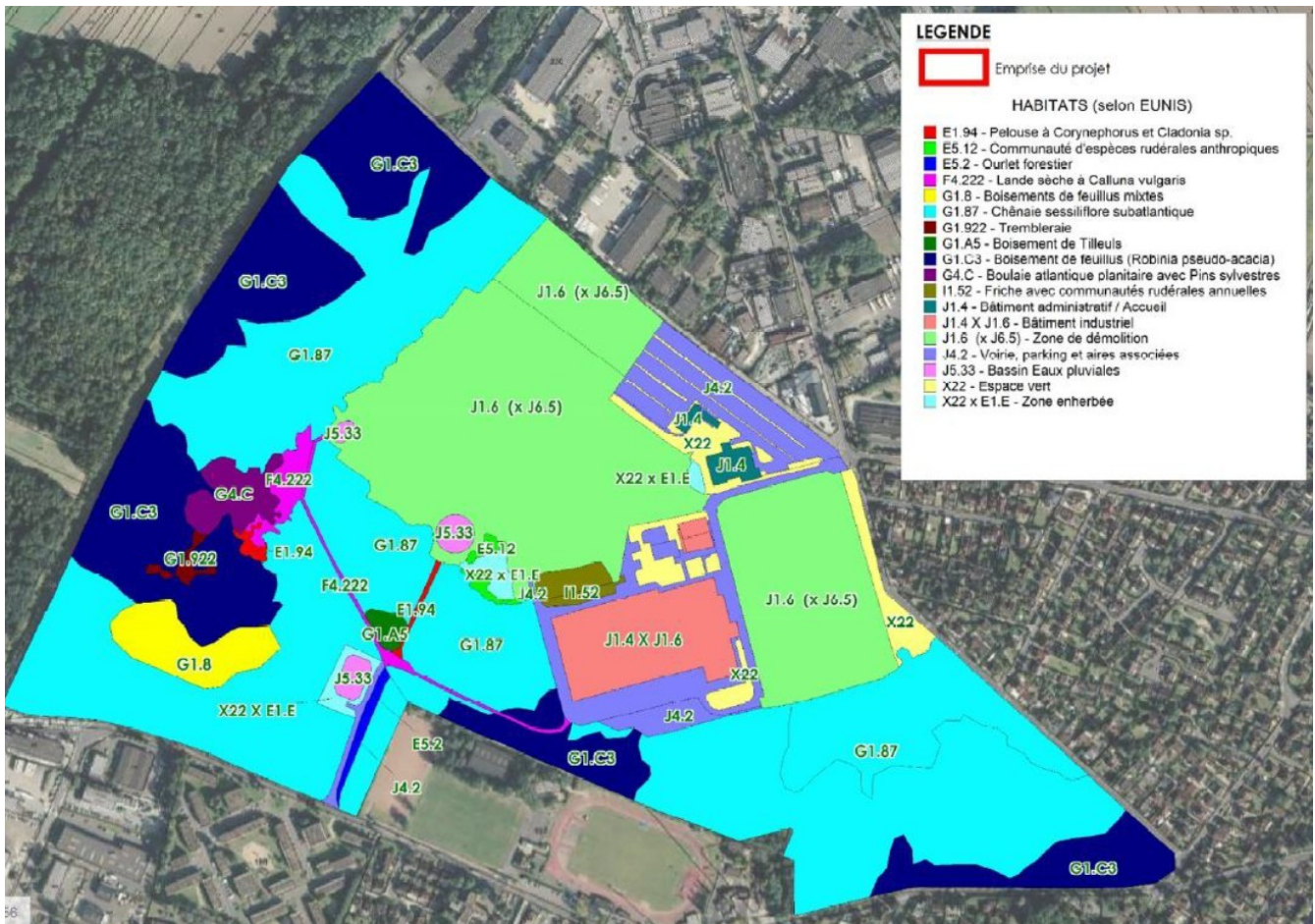


Illustration 9: habitats naturels du terrain d'assiette, compléments à l'EI, p. 15 (illustration différant de celle de l'avis précédent)

L'essentiel du projet n'empiète pas sur la forêt, en limitant son périmètre à l'emprise industrielle, ce qui respecte le PLU (espace boisé protégé). Pour la MRAe, le projet est toutefois susceptible d'impacts sur la biodiversité, notamment au niveau des espaces localisés en lisières, au niveau des espaces verts de l'emprise industrielle, et compte-tenu des nuisances liées à l'activité projetée. Par ailleurs, les projets de création ou de réhabilitation de voies au nord et au sud se développent dans l'emprise du bois, hors des emprises industrielles.

L'étude d'impact conclut à l'absence d'impact du projet sur les espèces protégées. Des murets de pierres sèches sont prévus en faveur du Lézard des murailles.

La MRAe relève, de plus, que la Pipistrelle commune et le Lézard vert affectionnent les lisières de forêt. Si les ourlets forestiers sont colonisés par des plantes exotiques envahissantes, l'annexe biodiversité souligne néanmoins que ces habitats présentent un potentiel d'amélioration écologique<sup>20</sup>.

Le projet détruira des Corynéphores blanchâtres, et l'étude d'impact ne prend pas suffisamment en compte le risque de propagation des espèces envahissantes identifiées sur le site.

Des clôtures sont présentes sur le site (autour du terrain d'assiette et probablement aussi autour des implantations industrielles). Elles sont, selon la MRAe, susceptibles de constituer un obstacle pour les continuités écologiques locales. Le maître d'ouvrage n'a semble-t-il pas cherché à résoudre cette problématique.

Par ailleurs, la MRAe relève que si l'état actuel des voies sud (voir ill. 4) ne semble pas constituer un obstacle majeur pour les continuités écologiques, leur remise en état et leur utilisation est, selon elle, de nature à avoir un

<sup>20</sup> « Les ourlets forestiers sont des milieux pouvant présenter des associations végétales diversifiées favorables à l'accueil et/ou au nourrissage de petits mammifères (dont chauves-souris), de nombreux passereaux, de papillons diurnes et nocturnes d'intérêt patrimonial » (p. 28 de l'annexe biodiversité).

impact au regard des relations entre les parties ouest et est du bois. Compte tenu de la coupure potentielle que les voies sud généreront au sein de l'espace boisé protégé, la nécessité d'assurer une desserte routière des emprises industrielles à la fois par le nord et par le sud doit être mieux justifiée.

Enfin, plus généralement, l'étude d'impact n'explique pas comment le bois conservé à l'intérieur des lots A et B sera aménagé et entretenu (conformément aux attentes de la collectivité, p. 3 de la convention, mémoire p. 64), ni comment les espaces en pleine terre prévus au sein des emprises industrielles seront conçus en lien avec l'ensemble du bois.

#### **La MRAe recommande de :**

- ***analyser l'impact du projet sur les milieux en considérant l'ensemble du terrain d'assiette, incluant notamment l'aménagement des voies nord et sud, des clôtures et du parc Barrachin ainsi que l'entretien et la gestion de l'espace boisé conservé dans les emprises des lots A et B ; et en expliquant, en particulier, la nécessité d'un accès routier par le sud ainsi que les mesures adoptées pour éviter, réduire ou compenser son impact sur les continuités écologiques est-ouest ;***
- ***préciser l'aménagement des espaces en pleine terre projetés au sein de l'emprise industrielle au regard de la fonctionnalité écologique du bois dans son ensemble, et plus particulièrement au droit de la lisière forestière, en évaluant leur potentiel pour la Pipistrelle commune et le Lézard vert.***

## **4.6 Impacts du chantier**

La phase de travaux est traitée de manière succincte. Des mesures de prévention de la pollution des eaux sont présentées dans le dossier « loi sur l'eau » annexé à l'étude d'impact. Cependant, l'étude ne décrit pas les autres impacts de la phase de travaux, notamment ceux relatifs à la démolition de plusieurs bâtiments et à l'excavation de terres lors des terrassements.

Selon le mémoire, les travaux de démolition du lot A et partiellement ceux du lot B sont terminés. Ils ont été réalisés entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 30 décembre 2019, un permis de démolir ayant été obtenu. Une partie des déchets de démolition entreposés sur le site serviront comme remblais (50 000 m<sup>3</sup> stockés) pour les travaux de préparation des sols. Les bétons ont été concassés, déferrailés, criblés et les ferrailles ont été valorisées (mémoire, p. 39).

Pour la MRAe, les terrassements et démolitions restants pourraient toutefois être source de bruit et d'émissions de poussières potentiellement polluées, notamment auprès des riverains situés au nord-est du site. Les ouvriers travaillant sur le chantier pourraient par ailleurs se trouver en contact avec de l'amiante ou du plomb issus des bâtiments à démolir.

En outre, il n'est pas précisé si les terres excavées (et non les déchets de démolition) seront réutilisées en remblais. Pour la MRAe, le volume de déblais et de déchets de démolition à évacuer pourrait être significatif et présenter des enjeux, notamment en termes de gestion de la ressource en matériaux. Leur transport pourrait perturber la circulation routière sur la zone d'étude et générer également des pollutions (bruit, pollution de l'air).

***La MRAe recommande d'approfondir l'étude des impacts des travaux restants, notamment lors des phases de démolition et de terrassements, et de présenter des mesures pour limiter ces impacts, notamment par une éventuelle réutilisation sur place des matériaux de terrassement et de démolition.***

## **5 Justification du projet retenu et variantes envisagées**

Le projet correspond à des besoins identifiés de centres de tri de colis pour les activités de logistique, dans un environnement proche des grands axes routiers et donc favorable à la logistique compte-tenu de son accessibilité à la route. Il permet de plus, de reprendre et réaménager un site industriel qui n'était plus occupé et qui avait fait l'objet d'une cessation d'activité (mémoire, p. 40).

Pour la MRAe, la justification du projet eu égard aux enjeux environnementaux et sanitaires est très succincte.

Des mesures moins vertueuses (que celles finalement prévues) de gestion des eaux pluviales et des déchets de démolition ont été envisagées dans le cadre de la conception du projet (mémoire, p. 41), toutefois aucune solution de substitution différant structurellement du projet n'a été envisagée (p. 99).

La MRAe rappelle que l'article L. 122-3 du code de l'environnement indique (paragraphe II – alinéa 2°-d) que l'étude d'impact comprend au minimum « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement ».

Si l'opportunité de la reconversion du site constitue un motif a priori légitime pour la localisation du projet, elle n'exonère pas de la nécessité de justifier des caractéristiques de l'opération tenant compte des sensibilités environnementales spécifiques du secteur concerné.

De plus, pour le MRAe, l'évaluation environnementale ne permet pas une appréciation suffisante de certains enjeux et impacts : impacts sur la biodiversité le long et à travers des voies d'accès, émissions de gaz à effet de serre, évacuation des déblais et déchets de démolition, pollution sonore par les équipements et activités du site, et pollution de l'air émise par le trafic routier généré par le projet.

Le PLU de Beauchamp attribue un usage industriel à l'emprise des installations actuelles : zone urbaine à vocation d'activités industrielles au titre du règlement, dont l'attractivité économique est à conforter au titre du PADD<sup>21</sup>. Le reste du site est, classé en zone naturelle, majoritairement espace boisé classé.

Toutefois, l'étude d'impact ne présente pas d'analyse détaillée de la compatibilité du projet avec le PLU.

*La MRAe recommande d'approfondir la justification du projet au regard des sensibilités environnementales du site d'implantation (cf. recommandation des autres chapitres).*

## 6 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique fourni dans le dossier donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé non technique est concis et va à l'essentiel, ce qui est à souligner.

Toutefois, il gagnerait à être harmonisé avec l'étude d'impact sur les points suivants :

- préciser les surfaces caractéristiques du projet ;
- indiquer les échéances de livraison des lots A et B ;
- préciser dans la description du projet, que le lot B pourrait relever de la réglementation ICPE ;
- préciser que les travaux incluront une phase de démolition ;
- préciser l'historique des activités du site 3M et son inscription aux bases de données BASIAS et BASOL ;
- décrire les consommations énergétiques des bâtiments.

Il convient par ailleurs d'actualiser le résumé non technique à l'appui des études complémentaires (acoustique, biodiversité) et du mémoire.

*La MRAe recommande d'apporter certaines précisions utiles à la présentation du projet dans le résumé non technique, et d'y intégrer également les informations apportées en réponse aux recommandations du présent avis.*

Par ailleurs, le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

---

<sup>21</sup>Plan d'aménagement et de développement durable (PADD).

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,

le membre délégué,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'François Noisette', enclosed within a large, stylized, looping signature mark.

François Noisette