



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-
de-France sur le projet de construction d'un entrepôt
logistique par la société Argan à Tournan-en-Brie (77)

N°MRAe 2021 – 1716
en date du 12 août 2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un entrepôt logistique, situé à Tournan-en-Brie (Seine-et-Marne), porté par la société Arganet sur son étude d'impact datée de décembre 2020. Il est émis dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale.

Le projet se développe sur un terrain de 6 ha environ, au sein du parc d'activités industrielles de la Terre Rouge. Le site est entouré par des activités sur trois côtés, dont le site de la société Benntag classé SEVESO (au sud), et est en limite de la RD 216 au nord. Le projet consiste principalement en la construction d'un bâtiment d'entrepôt de près de 29 000 m², composé de quatre cellules de stockage, disposant chacune d'une zone de chargement et déchargement. Il prévoit également la construction de locaux techniques, des bureaux, des aménagements extérieurs dont la réalisation d'un merlon de 7 m de haut, le long de la RD 216 au nord. Le projet conduit à créer 49 245 m² de surfaces imperméabilisées, et 12 800 m² de surfaces non imperméabilisées. Les produits susceptibles d'être stockés sur le site pourront être des produits de grande consommation, ainsi que des produits potentiellement dangereux.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent : les risques technologiques, la santé des riverains, la préservation des milieux naturels, les effets cumulés avec d'autres projets.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- mettre en cohérence l'étude d'impact avec les données des annexes et les précisions apportées dans le cadre de l'instruction du dossier par l'autorité compétente,
- préciser les impacts du projet sur les habitations les plus proches,
- présenter un bilan carbone du projet,
- approfondir l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets, notamment dans le périmètre immédiat.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	5
1. Présentation du projet.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	7
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	7
2. L'évaluation environnementale.....	7
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	7
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	8
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	8
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	9
3.1. Risques technologiques.....	9
3.2. L'impact sur la santé.....	10
3.3. La préservation des milieux naturels.....	12
3.4. Les effets cumulés avec d'autres projets.....	13
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	14
ANNEXE.....	15
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	16

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet de Seine-et-Marne pour rendre un avis dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale sur le projet de construction d'un entrepôt logistique porté par la société Argan à Tournan-en-Brie (Seine-et-Marne), et sur son étude d'impact datée de décembre 2020.

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 21 juin 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#) l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 21 juin 2021. Sa réponse du 16 février 2021 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 12 août 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un entrepôt logistique porté par la société Argan à Tournan-en-Brie (Seine-et-Marne).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

En application de l'[article R. 122-6 I 3° du code de l'environnement](#), la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet de Seine-et-Marne pour rendre un avis dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale sur le projet de construction d'un entrepôt logistique porté par la société Argan à Tournan-en-Brie (Seine-et-Marne) et sur son étude d'impact datée de décembre 2020.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 1 et 39 du [tableau annexé](#) à cet article).

La commune de Tournan-en-Brie est située en Seine-et-Marne, à 35 km de Paris. Elle est desservie par la RN 4, l'A 4, le RER E.



Figure 1: Localisation du projet - Source étude d'impact (p.13)

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

La société Argan porte un projet d'implantation d'un entrepôt logistique au sein du Parc d'Activités Terre Rouge et dans la continuité de la zone d'aménagement concerté (ZAC) à vocation d'activités économiques du même nom (p. 15). L'étude d'impact précise que le terrain bénéficie ainsi des aménagements nécessaires à l'activité logistique (accès routiers, réseaux, défense incendie). Le projet est situé le long de la route de Fontenay (RD 216e) entre les diffuseurs de la RN4 avec la RD 10 et la RD 96. L'accès au site se fait par la route de Fontenay. Les habitations les plus proches se situent au nord, au niveau de la RD 216, respectivement à 40 m, 145 m, 180 m et 330 m.

Le projet se développe sur un terrain de 61 875 m² (6 ha environ), entouré par des activités sur trois côtés, dont le site de la société Benntag classé SEVESO au sud, un entrepôt « Conforama » à l'est et la RD 216 au nord.

Il consiste (p. 17) en :

- la construction d'un bâtiment long de 289 m, large de 100,8 m et d'une hauteur à l'acrotère de 14,4 m (13,7 m au faîtage), composé de quatre cellules de stockage (chacune de 100 m x 72 m environ, soit 7 200 m² environ), disposant chacune d'une zone de chargement et déchargement,
- la création de locaux techniques (local chaufferie avec chaudière au gaz de ville, local charge, local transformateur TGBT, local sprinkler avec cuve de 710 m³, local onduleur, local entretien matériel),
- des bureaux,
- des aménagements extérieurs : voiries, parkings (parking VL totalisant 67 places, cinq places PL à l'entrée du site pour l'attente des camions externes, un abri vélo), zone dédiée au tri des produits, bassin de rétention, espaces verts, merlon de 7 m de haut, le long de la RD 216 au nord).

Le projet conduit à l'imperméabilisation de 49 245 m².

Les produits susceptibles d'être stockés sur le site pourront être (p.24) :

- « des produits de grande consommation, susceptibles d'être constitués pour partie de produits combustibles tels que le bois, le papier-carton ou les plastiques : il pourra s'agir principalement de produits que l'on trouve couramment dans les grandes surfaces (cosmétique, entretien, bricolage...) » ;
- « des produits potentiellement dangereux (inflammables, toxiques) mais en quantité en deçà des seuils de classement ICPE pour les rubriques concernées ».



Figure 2: Périmètre du site (source : étude d'impact, p. 30).



Figure 3: Vue synoptique du projet. Le nord est dirigé vers le bas (source : étude d'impact, p. 27).

Aucun stockage extérieur n'est prévu. D'après les éléments de présentation générale du projet (p. 26), les flux de poids lourds seraient de 50 véhicules par jour, mais, selon l'étude de trafic annexée et reprise dans l'étude d'impact p.125, ces flux représenteraient près de 360 véhicules/jour dans les deux sens, dont 120 PL en moyenne les jours ouvrés.

L'activité prévue est une activité logistique « classique » : déchargement des poids-lourds de livraison des produits, réception de produits emballés généralement sur palettes, stockage des palettes, préparation des commandes, chargement des poids-lourds pour livraison aux clients.

L'effectif pressenti sur le site est de 50 personnes, les installations fonctionnant cinq jours sur sept sur 8h mais sur le créneau 6h-22h selon l'étude acoustique.

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

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

Le projet va faire l'objet d'une enquête publique dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale. L'étude d'impact précise que « le bâtiment fera l'objet d'une demande de permis de construire » (p.15). La MRAe rappelle que cette demande pourra justifier une actualisation de l'étude d'impact si nécessaire, et le cas échéant donner lieu à une enquête publique unique sur les deux procédures d'autorisation.

(1) La MRAe recommande de préciser la démarche d'évaluation environnementale prévue pour l'instruction du permis de construire.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont : les risques technologiques, la santé des riverains, la préservation des milieux naturels, les effets cumulés avec d'autres projets.

Chacun de ces enjeux fait l'objet du chapitre 3 ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact couvre l'ensemble des thématiques environnementales. Des études techniques ont été réalisées et sont annexées (acoustique, étude de danger, hydraulique, déplacement). Leur résultat n'est pas toujours correctement intégré dans l'étude d'impact : les données de l'étude d'impact ne sont pas toujours cohérentes avec celles des annexes (trafic), certains enjeux ne sont pas intégrés (ainsi « *Les effets sur la santé des riverains en cas d'accident sont traités dans l'étude de dangers* », p. 139).

La MRAe constate que des précisions ont été demandées par l'autorité compétente en cours d'instruction. Le maître d'ouvrage y a répondu dans le cadre d'un mémoire en réponse, joint au dossier (daté de juin 2021). Toutefois, l'étude d'impact n'a pas été actualisée pour intégrer les informations utiles à l'information du public et des autorités compétentes sur les caractéristiques du projet et ses impacts (défense contre l'incendie, gestion des eaux pluviales, effets dominos, articulation avec le PLU, incohérence entre l'étude d'impact et ses annexes sur les horaires de fonctionnement du site, les flux de véhicules, le merlon, etc.). Par ailleurs, le grand entrepôt Conforama à l'est du projet n'est pas toujours représenté sur les cartes.

Le résumé non technique est synthétique, les enjeux et impacts étant présentés sous forme de tableaux.

(2) La MRAe recommande de mettre en cohérence l'étude d'impact et ses annexes, et actualiser l'étude d'impact avec toutes les informations utiles produites en réponse à la demande de compléments du préfet de Seine-et-Marne.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact analyse l'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune, le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine Normandie, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Yerres, des plans régionaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA) et des déchets dangereux (PREDD), le plan de prévention des risques technologiques (PPRT).

Le projet est localisé en zone 1AUx (destinée à être urbanisée, pour des activités économiques) du PLU de la commune approuvé le 26 janvier 2017. L'étude d'impact rappelle succinctement les caractéristiques du projet et conclut à l'absence d'incompatibilité (p. 174). Le mémoire en réponse aux demandes de compléments développe l'articulation avec le PLU, en ce qui concerne notamment l'assainissement et la gestion des eaux pluviales. Le projet est également situé au sein d'un périmètre d'orientation d'aménagement et de programmation (OAP). Les principales dispositions réglementaires du PLU sont brièvement rappelées dans un autre chapitre (milieu humain, partie 4.3, p. 61). Pour la MRAe, le dossier ne permet pas de comprendre totalement comment le projet s'inscrit dans les orientations ayant justifié la création d'une OAP et plus largement avec les objectifs généraux du PLU.

L'étude d'impact indique que le projet est conforme au SDRIF en tant qu'espace urbain à optimiser. La MRAe rappelle que le SDRIF indique que la localisation des pôles logistiques doit privilégier les sites bénéficiant d'une desserte multimodale.

Le projet se développe « sur le Parc d'Activités Terre Rouge » (p. 15), « dans le voisinage immédiat de la ZAC Terre Rouge » (p. 13), « dans la ZAC Terre Rouge » (note non technique, p. 10), « réalisée en 2014 et étendue en 2018 » (p. 12). L'étude d'impact valorise ce contexte de ZAC et le respect de certaines prescriptions propres à la ZAC (paysage). La MRAe constate que l'articulation avec la ZAC n'est pas présentée clairement et n'est pas détaillée.

Le dossier identifie bien que le périmètre du projet est concerné, dans sa moitié sud, par le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) approuvé le 5 octobre 2011 compte tenu de la présence de la société Brenntag au sud du site. Ce PPRT définit des zones de risques et les contraintes en termes d'urbanisme qui doivent être imposées dans ces zones (voir chapitre sur les risques technologiques).

(3) La MRAe recommande de préciser l'articulation du projet avec l'OAP du PLU et avec la ZAC.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact met en avant la localisation du site, considérée comme « stratégique » compte-tenu de la très bonne desserte de la ZAC voisine (RN 4, connexion avec l'A4, RER E, aéroports d'Orly et de Roissy à 45 mn). L'étude d'impact précise toutefois que « *l'impact lié au transport est uniquement routier, l'entreprise n'utilisant pas d'autres moyens de transport* ».

La MRAe note que la présence du RER E ne semble pas un élément de justification du choix du site, alors que la proximité de la gare pourrait justifier la mise en place de dispositifs incitatifs auprès du personnel pour limiter le recours aux déplacements en véhicule individuel motorisé et encourager le report modal.

Tournan en Brie a vu les activités économiques se développer sur son territoire (ZAC de la Terre Rouge, ZI du Closeau à l'ouest, ZI de la Petite Motte). Le site bénéficie des aménagements réalisés dans le cadre de ces zones d'activités.

Une solution de substitution a été étudiée, avec un aménagement légèrement différent du site. Les deux variantes sont sommairement comparées, l'étude d'impact notant (p. 197) qu'« *au-delà des réflexions sur l'optimisation des activités d'ARGAN et des coûts économiques associés à la construction de chaque scénario, les différents enjeux environnementaux ont également été pris en considération* ». Aucune variante en termes de localisation n'est présentée.

Le dossier (étude de danger, étude d'impact) justifie les principaux choix techniques du projet, notamment en termes de risques industriels.

(4) La MRAe recommande de préciser si des sites alternatifs ont été étudiés, permettant notamment de prendre en compte un critère de desserte multimodale.

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

3.1. Risques technologiques

Le site est localisé à proximité de trois ICPE relevant du régime de l'autorisation : deux entrepôts (BSH à l'ouest, Conforama à l'est), et le site SEVESO de la société Brenntag au sud. Les habitations les plus proches se situent au nord, au niveau de la D 216, à 40 m, 145 m, 180 m et 330 m ; les établissements sensibles (écoles) à un kilomètre (EDD, p. 25).

Le site s'inscrit partiellement dans le périmètre du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) approuvé compte tenu de la présence du « site chimique » Brenntag au sud. La plus grande partie du site est située dans la zone b (autorisation sous réserve). Ce risque est identifié comme potentiel de danger externe dans l'étude de dangers. L'étude de danger indique (p. 49) que « *les prescriptions sont prises en compte dans le projet d'Argan* ». En particulier, une cellule de confinement est prévue au niveau des bureaux pour permettre le regroupement du personnel en cas d'accident sur le site voisin (p. 64). L'étude d'impact pourrait être plus précise sur les conséquences concrètes potentielles d'un accident sur le site Brenntag.

Une analyse préliminaire de risques a été réalisée pour identifier les principaux potentiels de danger liés à l'exploitation du site Argan, qui sont :

- l'incendie des produits stockés dans les cellules du bâtiment, qui peut avoir pour conséquences l'émission d'un rayonnement thermique, l'émission de gaz de combustion (pouvant se charger en gaz toxiques), la dispersion d'eaux d'extinction d'incendie ;
- l'explosion de la chaudière (explosion de gaz à l'intérieur du local).

Des mesures de réduction du risque sont présentées, en matière de sécurité (alarme incendie et consignes d'urgence, respect des mesures constructives, mise en place d'un local de confinement dans les bureaux, modes de stockage notamment) de moyens de lutte contre l'incendie (désenfumage, extincteurs, sprinklage relié à une réserve d'eau de 710 m³, sept poteaux incendie reliés à une réserve d'eau de 960 m³), de protection contre la foudre et la malveillance (gardiennage), de gestion des eaux d'incendie. Le mémoire en réponse à

l'avis du Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) apporte un certain nombre de précisions. Il précise par exemple que « le volume de la réserve incendie sera [...] porté à 960 m³ au lieu de 720 m³ ».

L'étude de danger conclut (p. 135) que « les effets létaux restent contenus sur le site ; seuls les effets irréversibles² sont susceptibles d'atteindre les parcelles voisines du site sur une distance de 10 à 13 m à l'ouest et au sud ». Concernant les effets dominos, le mémoire en réponse précise que « le risque d'effets dominos peut être pleinement évacué car les flux de 3 kW/m² ainsi que les effets bris de vitre (20 mbar), qui correspondent aux effets issus du projet, ne sont pas source d'effets dominos ». Cette conclusion confirme que les effets susceptibles d'atteindre les parcelles voisines sont seulement les effets irréversibles.

La dispersion des gaz toxiques émis par un incendie a été modélisée (cf annexe 5 de l'étude de danger). Concernant les effets du projet notamment le risque de visibilité sur les axes routiers en cas de fumées, le mémoire précise que « l'opacité des fumées sera susceptible de gêner la visibilité sur une distance de 666 m », ce qui peut impacter des terrains agricoles, des bâtiments de la zone industrielle, des habitations et « une mineure partie de la nationale 4 au sud du site ». Une carte est jointe.

Concernant l'impact sanitaire en cas d'accident, l'étude d'impact conclut (p. 139) que « la probabilité d'atteindre des tiers lors d'un éventuel accident est [...] faible (peu de tiers concernés³, effet réduit), elle le sera d'autant plus si l'alerte est précoce et qu'une zone de sécurité est établie rapidement autour du site » et que « le site n'engendrera pas d'effet significatif sur la santé publique ».

Pour la MRAe, l'étude d'impact doit présenter plus clairement les effets du projet en cas d'accident, notamment des fumées toxiques, sur les habitations proches et les axes routiers.

(5) La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact les effets du projet sur les habitations proches et les axes routiers en cas d'accident, concernant notamment les fumées toxiques.

3.2. L'impact sur la santé

Les impacts potentiels du projet sur la santé des riverains résultent : des effets des accidents, jugés faibles (cf ci-dessus), des pollutions et nuisances résultant de la phase chantier (bruit, poussière) ou de l'exploitation de l'entrepôt (activités, déplacements).

L'étude d'impact identifie les habitations à proximité, ainsi que les établissements sensibles (crèches, écoles, etc.), le plus proche étant à un kilomètre, le stade de Tournan est à 600 m à l'ouest. Les habitations les plus proches sont localisées au nord, au niveau de la RD 216, à 40 m, 145 m, 180 m et 330 m (p. 65), mais « à environ 100 m » (p. 24) et à 60 m selon le mémoire produit. La MRAe note par ailleurs que, concernant les bruits générés par le chantier, l'étude d'impact indique (p. 107) que « les travaux en partie Nord et Est du site seront peu perceptibles par les premiers riverains. Les bruits de chantier pourront être plus perceptibles par les riverains lors de l'aménagement de la partie Sud des terrains du fait de la proximité des terrains avec certaines habitations. » L'étude d'impact doit clarifier la localisation des habitations les plus proches.

Une étude acoustique a été réalisée et annexée, pour qualifier l'ambiance sonore et les niveaux admissibles. La MRAe note que cette étude a été réalisée avant la réalisation de l'entrepôt Conforama à l'est, et mérite donc d'être actualisée.

Concernant les circulations, des comptages ont été réalisés du jeudi 22 septembre 2016 au mercredi 28 septembre 2016. La MRAe souligne que le secteur a changé depuis (construction du Conforama notamment). L'étude de circulation (avec des données non cohérentes sur les flux générés, cf supra) conclut à un impact

2 Les seuils des effets irréversibles (SEI) délimitent la zone des dangers significatifs pour la vie humaine.

3 Une personne selon l'étude de danger.

faible : 0 % en phase chantier, l'exploitant indiquant un trafic de quelques véhicules ; environ +1 % au niveau de la RN4 et jusqu'à +4 % sur la route de Fontenay en phase exploitation. Les réserves de capacité des axes sont suffisantes, mais l'étude identifie que « le seul point tendu se situe sur la bretelle de sortie de la RN4 depuis la Province ». L'accès au terrain est prévu par la route de Fontenay, au sud, limitant les incidences potentielles au nord.

En phase chantier, l'étude d'impact note que les bruits resteront modérés au nord (ce qui doit être confirmé compte tenu de l'incohérence signalée ci-dessus entre habitations au nord ou au sud), et que « le soulèvement de poussière pourrait ponctuellement être significatif en fonction des conditions météorologiques, de la saison et de la nature des travaux. » L'impact en phase chantier est jugé fort (p. 112).

En phase exploitation, l'impact sonore n'a pas été évalué. L'étude d'impact note (p. 137) que « Les niveaux sonores générés par ces activités n'auront pas d'impact significatif sur la population aux alentours. En effet, les mesures acoustiques réalisées sur des plateformes logistiques équivalente conçues selon des principes constructifs similaires et fonctionnant de façon similaire ont présenté des niveaux sonores maximaux de 45 dB de nuit et 55 dB de jour en limite de propriété. » La MRAe note que l'étude acoustique mentionne un site fonctionnant sur la plage horaire 6h-22h et non 8h comme indiqué dans l'étude d'impact. Un merlon sera mis en place le long de la route départementale 216 au nord dans le but de réduire l'impact acoustique du projet sur ce côté, mesurant 7 m de haut. Son efficacité n'est toutefois pas démontrée. L'annexe acoustique précise qu'une mesure acoustique sera réalisée dès la mise en service du site afin de valider le respect des valeurs limites en phase exploitation et s'assurer ainsi que les mesures de gestion proposées sont adaptées. L'étude d'impact conclut que le principal impact du projet sur le bruit résulte de la circulation des véhicules.

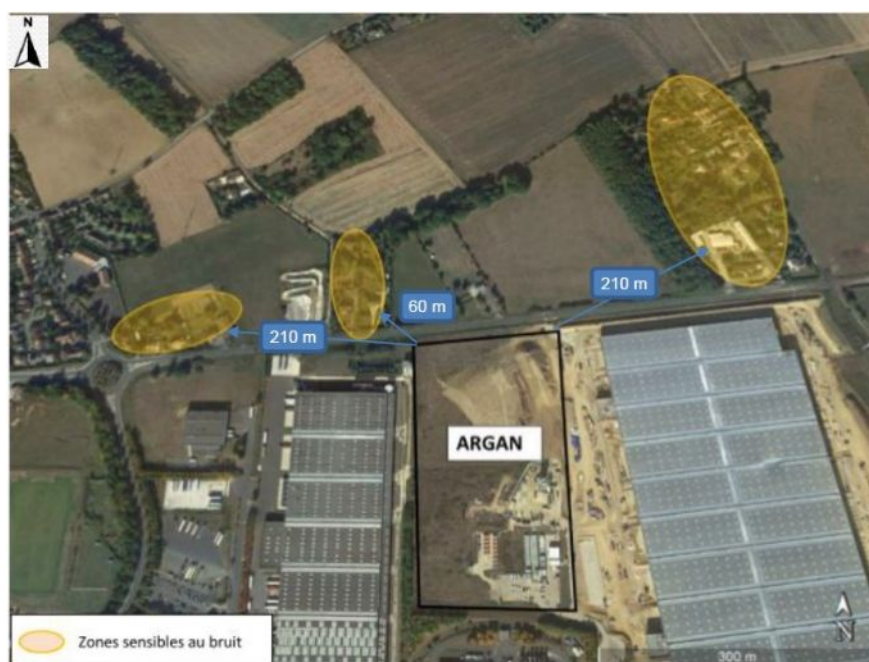


Figure 4: Localisation des habitations (source : mémoire en réponse aux demandes de compléments, p.19).

Concernant la qualité de l'air, il est noté (p. 138) que « les sources potentielles de pollution de l'air sont principalement constituées par le trafic de véhicules sur les axes [...] RD216 et N4 ». L'étude déduit (p. 116) que « Les incidences durables liées aux émissions des gaz d'échappement et des poussières liés à la circulation des PL et VL transitant sur le site sont négligeables vis-à-vis du contexte urbain du site. Les vents dominants favoriseront une dispersion rapide des rejets atmosphériques vers le sud-ouest et le nord-est. Au regard de la situation actuelle, les rejets ne seront pas susceptibles d'avoir une incidence notable sur la qualité de l'air actuelle. »

Pour la MRAe, même s'ils sont probablement modérés, les effets du projet sur les enjeux sanitaires pour les habitations les plus proches doivent être précisés.

(6) La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact les effets du projet sur la pollution sonore, la qualité de l'air, l'exposition aux poussières de chantier, pour les habitations les plus proches.

3.3. La préservation des milieux naturels

Le projet entraîne l'artificialisation d'une parcelle à usage naturel ou agricole de six hectares, et la destruction de quatre hectares de terres. Des espaces verts sont prévus autour du bâtiment logistique.

Un inventaire faunistique et floristique a été réalisé sur le site le 24 octobre 2019, annexé à l'étude d'impact. La MRAe souligne que la période d'étude, en fin d'automne, est peu favorable pour étudier la plupart des espèces et habitats, ce qui est bien noté dans l'annexe. Les enjeux du site, enclavé entre trois entreprises, sont toutefois faibles en ce qui concerne la biodiversité. On peut toutefois notamment la présence d'une haie arbustive en bord de parcelle, une ouverture identifiée dans la haie pouvant témoigner du passage de mammifères, et la présence d'eau favorable à des amphibiens.

Concernant les zones humides, et compte tenu de l'absence de sondages pédologiques conformément à la réglementation « zones humides » en vigueur pour confirmer ou infirmer le caractère humide de la zone, le mémoire en réponse précise simplement que « Le projet n'est pas concerné par la pré-localisation des milieux potentiellement humides réalisée par l'INRA d'Orléans et AGROCAMPUS Ouest ». Une confirmation est toutefois attendue, d'autant plus que dans l'analyse des effets cumulés, il est mentionné le fait que le projet à l'est a dû compenser la destruction de zones humides.

(7) La MRAe recommande de confirmer l'absence d'enjeux notamment en ce qui concerne les espèces protégées, après la réalisation d'un inventaire faune-flore estival, et les zones humides.

L'étude d'impact présente les dispositions prévues pour la gestion des eaux pluviales et des eaux d'extinction des incendies. Les eaux pluviales de parking/voirie et d'une partie de la toiture seront collectées dans un bassin au nord du site. Les eaux d'extinction d'incendie seront confinées dans cet ouvrage. Des séparateurs à hydrocarbures permettent de limiter les rejets. Les eaux pluviales du reste de la toiture seront collectées par des noues situées le long du bâtiment. L'étude précise que « L'évacuation des eaux sanitaires puis le réseau d'assainissement de la ZAC permet un traitement adéquat de ces eaux. » L'étude d'impact signale que « la profondeur de l'ouvrage est à ajuster en fonction de la côte des réseaux présents sur le site afin d'éviter une mise en charge trop importante », qu'« une convention de rejet sera établie », et que « la localisation des ouvrages est [...] donnée à titre indicatif car susceptible d'être modifiée pour mieux s'adapter au projet ». Le chapitre relatif au climat indique simplement que « Le projet sera conçu de façon à prendre en compte une fréquence de retour cinquantennale a minima et en intégrant l'occurrence d'une pluie centennale, pour la gestion des eaux pluviales ». Quelques précisions sont apportées dans le mémoire en réponse, concernant par exemple le volume de la

réserve incendie (augmenté, cf supra), la capacité d'infiltration, la justification du choix de la crue décennale au regard du contexte particulier d'inondation sur le bassin versant de l'Yerres.

(8) La MRAe recommande de préciser dans la mesure du possible les différents ouvrages prévus, confirmer leur cohérence avec le volume actualisé de la réserve incendie et évaluer le fonctionnement du site en cas d'inondation sur le bassin versant de l'Yerres et de pluie d'occurrence moindre que décennale.

Les conditions de fin d'exploitation et de restitution du site sont présentées, de manière succincte. Il est notamment précisé que :

- « au vu des activités, le risque de pollution de sol semble écarté. Cependant, conformément à la réglementation, un mémoire sera fourni sur l'état du site et les mesures envisagées en cas de pollution avérée »,
- « à défaut de reprise du bâtiment par une autre entreprise, ARGAN pourra procéder à la démolition de toutes les superstructures, à l'évacuation des déblais et au régalaage des terrains de façon à rendre celui-ci prêt à recevoir une nouvelle affectation »,
- « l'usage futur du site préconisé par la société ARGAN est de réhabiliter le site de sorte qu'il puisse être compatible avec les usages prévus par les documents d'urbanisme existants (usage logistique) ».

Dans une logique de recyclage du foncier, il est nécessaire selon la MRAe de justifier davantage les conditions de suivi des pollutions éventuelles en phase exploitation et de réutilisation du site pour d'autres usages, y compris agricoles ou résidentiels.

L'impact du projet sur le climat est abordé principalement sous l'angle de l'adaptation du projet au changement climatique. L'étude d'impact mentionne par ailleurs l'utilisation d'énergies peu émettrices (électricité, gaz naturel) et un suivi des consommations. Pour la MRAe, il est nécessaire de présenter un bilan carbone complet du projet, incluant les déplacements générés par le projet, et la fin de l'exploitation.

(9) La MRAe recommande de présenter un bilan carbone du projet, incluant les déplacements et le démantèlement du site.

3.4. Les effets cumulés avec d'autres projets

L'étude d'impact, intègre, conformément à la réglementation, une analyse des effets cumulés. Celle-ci ne retient que le projet d'entrepôt à l'est immédiat du projet, identifié comme le seul qui « depuis 2017, a fait l'objet d'une évaluation environnementale dans la commune de Tournan-en-Brie et dans un rayon de 10 km ».

L'analyse est synthétique, présentée sous forme de tableaux. Elle conclut, globalement, à l'absence d'effets cumulés ou à des effets cumulés faibles, notamment sur :

- « les habitats naturels en raison de l'artificialisation de milieux semi-naturels, mais compensés par diverses mesures en faveur de la biodiversité,
- les espèces animales et végétales, mais compensés par diverses mesures en faveur de la biodiversité,
- Le transport et le trafic routier en raison de l'augmentation du nombre de véhicules journaliers (véhicules légers et poids lourds). »

Les « diverses mesures » mentionnées ne sont pas détaillées. Pour la MRAe, les effets cumulés des deux projets sur ces enjeux, mais également sur le climat, l'eau, les risques, ne sont pas négligeables. Il serait également pertinent de tenir compte, a minima, du développement des zones d'activités sur le secteur. L'étude d'impact men-

tionne une évaluation environnementale menée à une échelle plus globale des plans et programmes, permettant d'évaluer certains effets cumulés, sans détailler ces analyses.

La MRAe constate que le projet s'inscrit dans une dynamique de développement logistique intense, sur le secteur Terre Rouge, à l'échelle de Tournan-en-Brie et son territoire, ainsi que le long de la RN4. Ces développements ont des impacts très notables sur la consommation d'espaces, les déplacements et les pollutions associées, le climat, la santé, etc. Ils ne sont pas évalués dans le détail. Le projet « Argan » y contribue.

(10) La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés, a minima avec le bâtiment logistique à l'est.

4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

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

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le 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

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

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

Délibéré en séance le 12 août 2021

Siégeaient :

Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES, Philippe SCHMIT, président,

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de préciser la démarche d'évaluation environnementale prévue pour l'instruction du permis de construire.....7
- (2) La MRAe recommande de mettre en cohérence l'étude d'impact et ses annexes, et actualiser l'étude d'impact avec toutes les informations utiles produites en réponse à la demande de compléments du préfet de Seine-et-Marne.....8
- (3) La MRAe recommande de préciser l'articulation du projet avec l'OAP du PLU et avec la ZAC.....8
- (4) La MRAe recommande de préciser si des sites alternatifs ont été étudiés, permettant notamment de prendre en compte un critère de desserte multimodale.....9
- (5) La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact les effets du projet sur les habitations proches et les axes routiers en cas d'accident, concernant notamment les fumées toxiques.....10
- (6) La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact les effets du projet sur la pollution sonore, la qualité de l'air, l'exposition aux poussières de chantier, pour les habitations les plus proches.....12
- (7) La MRAe recommande de confirmer l'absence d'enjeux notamment en ce qui concerne les espèces protégées, après la réalisation d'un inventaire faune-flore estival, et les zones humides....12
- (8) La MRAe recommande de préciser dans la mesure du possible les différents ouvrages prévus, confirmer leur cohérence avec le volume actualisé de la réserve incendie et évaluer le fonctionnement du site en cas d'inondation sur le bassin versant de l'Yerres et de pluie d'occurrence moindre que décennale.....13
- (9) La MRAe recommande de présenter un bilan carbone du projet, incluant les déplacements et le démantèlement du site.....13
- (10) La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés, a minima avec le bâtiment logistique à l'est.....14