



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Énergie d'Ile-de-France

Le **18 SEP. 2013**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-790-791-13

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de la Zone  
d'activités économiques (ZAE) des Effneaux comprenant la construction d'une  
plateforme d'entrepotage, sur les communes de Dhuisy, Sainte-Aulde et  
Chamigny dans le département de la Seine-et-Marne**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet de zone d'activités économiques des Effneaux, comprenant notamment la construction d'une plate-forme logistique, sur les communes de Dhuisy, Sainte Aulde et Chamigny dans le département de la Seine-et-Marne. Il intervient dans le cadre des procédures d'autorisation d'urbanisme : un permis de construire pour la plate-forme logistique (PC 077 157 13 00001) et trois permis d'aménager (PA 077 401 13 00001, PA 077 157 13 00001, PA 077 078 13 00001) pour l'aménagement général de la ZAE.

Le projet de plate-forme logistique est soumis à autorisation au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et à l'application de l'arrêté ministériel du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs. A ce titre, la plate-forme logistique sera classée comme établissement SEVESO seuil bas. La procédure de demande d'autorisation d'exploiter, est en cours d'instruction.

L'objectif majeur du projet est de renforcer l'emploi sur le territoire de Marne-Ourcq afin de pouvoir rivaliser avec les territoires voisins sur le plan économique, tout en ré-équilibrant l'emploi et l'habitat.

Les principaux enjeux du projet concernent les risques technologiques et naturels, les milieux naturels, les transports et les trafics induits, la consommation des espaces agricoles, la qualité de l'air, le bruit.

L'étude d'impact jointe aux dossiers de demande de permis de construire et de permis d'aménager est incomplète au regard des exigences réglementaires de l'article R122-5 du code de l'environnement. Le dossier comprend d'ailleurs une mention relevant cette incomplétude. L'évaluation des incidences Natura 2000 est absente (alors qu'un site d'intérêt communautaire (SIC) se trouve à proximité du projet) ainsi que la présentation des risques naturels, la présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts (elles sont quasiment inexistantes), l'estimation des dépenses pour la mise en place des mesures, les modalités de suivi des mesures et l'analyse des variantes d'aménagement.

La thématique de la consommation des espaces agricoles n'est pas traitée, alors que le projet va supprimer 57 hectares de terres agricoles.

\*  
\* \*

*Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et  
interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Ile-de-France*



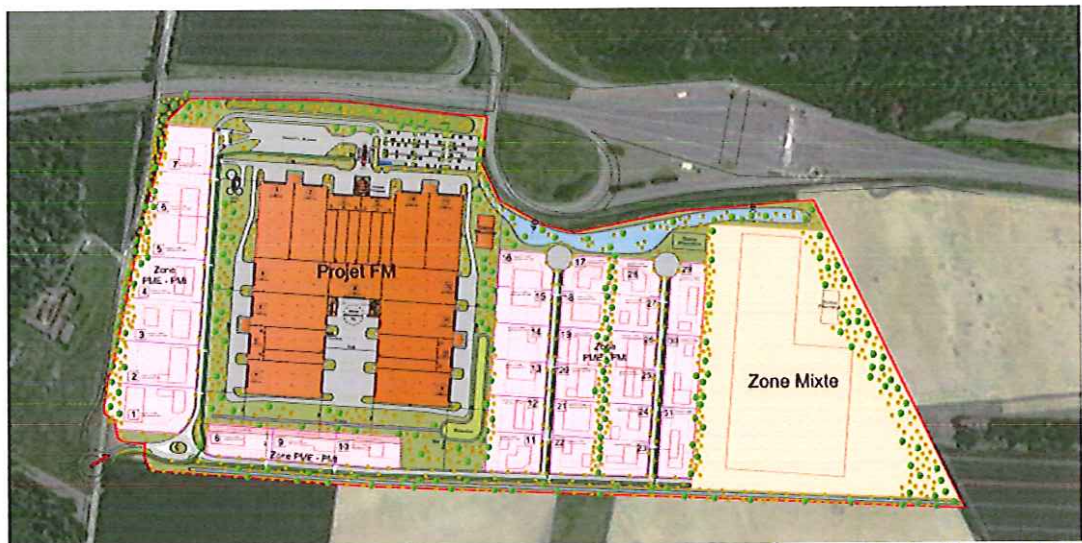
Le projet de ZAE des Effeneaux s'étendra sur 57 hectares actuellement occupés par des terres agricoles et en bordure de l'autoroute A4 et de la route départementale RD401.

Le projet prévoit, à terme, l'installation de différents types d'activités :

- une plate-forme logistique de 8,9 hectares qui sera exploitée par la société FM Logistic, des parkings et voiries ainsi que des espaces verts, sur un terrain total de 21,9 hectares ;
- un parc de locaux d'activités et d'activités tertiaires de type PME/PMI de 7,5 hectares, des parkings et voiries ainsi que des espaces verts, sur un terrain total de 15,5 hectares ;
- un parc d'activités mixtes de 5,8 hectares, des parkings et voiries ainsi que des espaces verts, sur un terrain total de 11,8 hectares ;

Les espaces verts privés et collectifs occuperont 19,6 hectares de la ZAE, et les voiries privées et collectives sont prévues sur 15,1 hectares.

Un bassin de récupération des eaux pluviales, des zones humides (noues, etc.) et des mini-stations d'épuration des eaux usées sont également prévus.



Source : Etude d'impact 2013

Le projet sera mis en œuvre par tranches :

- la partie d'activité logistique, objet du PC actuellement en cours d'instruction, sera réalisée en première phase, à relativement court terme dans la mesure où un exploitant est d'ores et déjà identifié ;
- le parc de PME/PMI se réalisera progressivement au fur et à mesure des demandes, tout d'abord, le long de la RD401 puis progressivement en pénétrant plus avant dans le site ;
- la zone mixte est susceptible de se réaliser indépendamment des autres parties en fonction de demandes spécifiques qui émergeraient.

Le projet du bâtiment logistique et de ses abords est suffisamment avancés pour que ses caractéristiques physiques soient décrites avec précision, ce qui n'est pas le cas des projets architecturaux des PME/PMI ou de la zone mixte.

La réalisation d'un réseau de voiries internes est prévu pour desservir les trois secteurs. Ces voies convergeront vers le seul point d'accès au site, regroupant les entrées et les sorties, qui se situera au niveau d'un giratoire dont l'aménagement est, selon le dossier, prévu sur l'axe de la RD401.

Des espaces verts sont prévus dans les zones privées ainsi que les zones collectives. Des zones humides seront créées sur les franges sud de l'opération sous la forme de noues paysagères ou de fossés et accompagnées de végétation.

La même étude d'impact est jointe au permis de construire et aux trois permis d'aménager. Elle porte sur l'ensemble du projet tel que défini actuellement. Le dossier précise en outre que cette étude d'impact sera également jointe aux procédures d'autorisation relatives aux

ICPE, à la loi sur l'eau ainsi que pour le giratoire. L'autorité environnementale rappelle que la création de ce giratoire sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général, devra faire l'objet d'une demande d'examen au cas par cas si la surface concernée est supérieure ou égale à 0,4 hectare.

Le projet est inclus dans le territoire du projet de PNR<sup>1</sup> de la Brie et des deux Morin et dans le ScoT<sup>2</sup> Marne-Ourcq en cours d'élaboration.

Les installations projetées pour la plate-forme logistique sont soumises à autorisation au titre de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement et en application de l'arrêté ministériel du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs (transposition de la directive SEVESO). La société FM Logistic a déposé un dossier de demande d'autorisation d'exploiter une plate-forme d'activité logistique, qui est en cours d'instruction.

Le dossier note que le projet est compatible avec le SDRIF 1994 (seul opposable à l'heure actuelle) et avec le projet de ScoT Marne-Ourcq, mais qu'il ne l'est pas avec le projet de SDRIF arrêté le 25 octobre 2012 (ce projet ne conservant que deux pastilles de zones urbanisables sur ce secteur au lieu des trois dans le SDRIF actuellement en vigueur, soit un écart de 10 hectares environ entre l'urbanisation permise par le futur SDRIF et les besoins de ce projet).

L'étude d'impact note page 166, sous la rubrique « difficultés rencontrées » que « la principale difficulté rencontrée concerne le délai imparti (un peu plus d'un mois) pour la réalisation de la présente étude d'impact. Ce délai n'a pas permis d'établir un inventaire faune/flore quatre saisons, ni de mesurer les impacts écologiques de la zone des Effaneaux, plusieurs des thématiques abordées (routier, gestion de l'eau,...) n'ont pu être approfondies. La présente étude d'impact sera donc complétée ».

Le présent avis est donc rendu sur une étude d'impact partielle, réglementairement incomplète et qui ne permet donc pas d'évaluer précisément les enjeux ni les impacts du projet sur l'environnement. Le dossier ne précise pas à quel échéance, ni dans quel cadre cette étude d'impact pourra être complétée.

L'autorité environnementale précise que le périmètre du projet de ZAE se trouve concerné par le permis de recherche minier de Château Thierry. A l'intérieur d'un périmètre minier sont applicables les dispositions des articles 71, 71-1, 71-2 et L.153-3 à L.153-15 du Code minier, disposant que le titulaire du titre puisse être autorisé, par voie d'arrêté préfectoral, à installer des câbles et canalisations, en aérien ou souterrain, ainsi que diverses installations nécessaires à la valorisation de la substance exploitée, et ce, à défaut du consentement du propriétaire du sol.

## **2. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux**

Le site est actuellement occupé par des terres agricoles cultivées par un seul exploitant au profit du syndicat mixte Marne-Ourcq qui en est le propriétaire foncier.

Le site est éloigné des villages et les habitations les plus proches se trouvent à 350 mètres au-delà de l'autoroute A4.

L'aire d'étude se limite au périmètre strict du projet. Il aurait été opportun de l'élargir aux zones environnantes pour mieux refléter les enjeux du territoire, notamment pour effectuer les inventaires faune-flore.

### **2.1 Les risques naturels**

Le schéma départemental des carrières de Seine-et-Marne identifie dans le secteur un gisement de gypse de plusieurs milliers d'hectares dont le site des Effaneaux fait partie.

L'état initial ne comporte pas de chapitre sur les risques naturels alors que la présence de gypse dans le sous-sol entraîne un risque potentiel de formation de cavités souterraines par dissolution du gypse. L'existence possible de vides liés à des phénomènes de dissolution par infiltration des eaux météoriques ou contact avec des nappes souterraines, aurait dû mener le pétitionnaire à faire des études géotechniques et hydrogéologiques du site.

L'autorité environnementale précise également que les cartographies du BRGM<sup>3</sup> indiquent que le site se trouve partiellement en zone d'aléa moyen et essentiellement en zone d'aléa

<sup>1</sup> Parc naturel régional

<sup>2</sup> Schéma de cohérence territoriale

fort pour ce qui concerne le risque « retrait-gonflement des argiles » et montre une zone de nappe sub-affleurante sur une partie du site pour ce qui concerne le risque de remontée de nappes.

Le dossier ne précise pas non plus que les communes de Chamigny et de Sainte-Aulde ont un plan de surfaces submersibles (PPS) qui vaut plan de prévention des risques inondation (PPRI).

## 2.2 L'eau

Le dossier aborde la problématique des zones humides et précise que les zones pré-identifiées de classe 3 du site (cartographie Carmen de la DRIEE), ont fait l'objet de prospection démontrant que le périmètre du projet ne comporte que des terrains drainés et cultivés non humides. Il aurait été utile que l'étude de terrain soit jointe au dossier, afin de pouvoir évaluer les modalités de prospections qui ont été utilisées.

Le dossier repère qu'en périphérie proche du site (soit en dehors de l'aire d'étude qui se limite au périmètre visé par les permis d'aménager), un milieu humide avéré est observé (entre l'emprise du site et le bois de Montgé). Cette mention montre qu'il aurait été opportun d'étendre l'aire d'étude au-delà du strict périmètre du projet afin d'identifier et d'appréhender les enjeux, notamment relatifs aux zones humides, du territoire.

Le dossier précise que les eaux de ruissellement sont actuellement gérées par un réseau de drainage agricole et sont réparties vers trois exutoires dont deux seront abandonnés dans le futur. Le site n'est actuellement raccordé à aucun réseau d'assainissement.

## 2.3 Les milieux naturels

La zone d'étude n'intercepte aucun périmètre d'inventaire, mais se trouve à proximité de deux zones nationales d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) sur sa limite Nord du site: la ZNIEFF de type1 dite « Bois de Montgé à Cocherel» incluse dans la ZNIEFF de type2 dite « bois des réserves, bois des usages et bois de Montgé».

Le site du projet se trouve à proximité du site Natura 2000 directive « habitats », enregistré en 2012 comme site d'intérêt communautaire (SIC) du « bois des réserves, des usages et de Montgé ». Ce site a été proposé au titre de la conservation de la seule population de Sonneur à ventre jaune (*Bombina variegata*) connue à ce jour en Île-de- France, Cette espèce est protégée en France, citée en annexe II et IV de la Directive habitat, très rare, gravement menacée en Île-de-France et déterminante de ZNIEFF.

D'autres batraciens ont été localisés sur le site : le triton alpestre, le triton palmé, la salamandre tachetée, le grenouille agile, la grenouille rousse, des grenouilles « brunes », et le crapaud commun.

Un site Natura « oiseaux », la zone de protection spéciale (ZPS) des boucles de la Marne se trouve à 3 km (non mentionné dans le dossier) qui accueille tout au long de l'année environ 250 espèces d'oiseaux.

Un pré-diagnostic écologique a été effectué en période hivernale (février 2013), peu favorable aux espèces. **Le dossier précise que les impacts écologiques du projet seront mesurés une fois que l'étude d'impact aura été complétée par un inventaire printanier et estival.**

22 espèces floristiques ont été décelées ce qui est peu mais normal pour un inventaire hivernal, aucune n'était d'intérêt patrimonial. Pour ce qui concerne la faune, la période d'inventaire n'est pas favorable aux insectes, 21 espèces d'oiseaux ont été observées dont 10 protégées. L'aire d'étude pour les inventaires faune-flore aurait du s'étendre aux zones séparant le projet du site Natura 2000 et ne pas se limiter au périmètre strict du projet.

**Des inventaires en périodes de printemps et d'été sont attendus pour compléter l'étude d'impact et refléter pleinement les enjeux du territoire.**

Le dossier note cependant qu'aux abords immédiats de la zone d'étude, des habitats favorables à la présence d'amphibiens ont été décelés : en limite est du site, un boisement humide traversé par un ru et en limite nord, une mare peu profonde à environ 20 mètres du site, qui pourrait être attractive pour des batraciens dont le sonneur à ventre jaune et pour des insectes. Le dossier note que cet habitat potentiel doit être préservé en cas de travaux.

<sup>3</sup> Bureau de recherches géologiques et minières

L'état initial relatif aux continuités écologiques doit également être complété pour permettre une réelle évaluation des impacts du projet sur ces corridors. Le dossier devrait également faire référence au schéma régional de cohérence écologique en cours d'élaboration.

#### **2.4 Le bruit et la qualité de l'air**

Le dossier note que la principale source de nuisances sonores du site, est la circulation routière notamment l'autoroute A4 qui est classée comme infrastructure terrestre bruyante, avec une zone affectée par le bruit de 250 mètres de part et d'autre de l'autoroute (les constructions doivent y être réalisées avec des isolations acoustiques).

Aucune mesure de niveau sonore initial n'a été réalisée pour le périmètre global de la ZAE, mais une étude acoustique (janvier 2013) a été réalisée par FM Logistic spécifiquement pour la plate-forme logistique. Elle n'est pas annexée à l'étude d'impact.

Le dossier n'évalue pas la qualité de l'air dans l'état initial alors qu'il s'agit d'un enjeu compte-tenu de la proximité avec l'autoroute A4 d'une part et de l'évolution attendue de la fréquentation du site d'autre part.

#### **2.5 Les transports et les trafics**

Le site est desservi par trois axes routiers importants : l'autoroute A4 et les routes départementales RD401 et RD603.

Le dossier note que le site ne bénéficie d'aucune desserte ferroviaire, la gare la plus proche se trouvant à 10 km, et qu'aucune ligne de bus ne dessert la zone actuellement. Les liaisons douces sont quasi inexistantes.

#### **2.6 Les risques technologiques**

Le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) établi sur Germigny-sous-Coulomb est évoqué mais les zones de danger des établissements concernés ne sont pas localisées.

#### **2.7 Les risques chroniques de pollution des sols**

La thématique des sols pollués n'est pas abordée, et il aurait été utile a minima de consulter les bases de données BASOL<sup>4</sup> ou BASIAS<sup>5</sup> pour rechercher les sites concernés dans le secteur.

### **3. Justification du projet retenu**

L'objectif majeur du projet est de renforcer l'emploi sur le territoire de Marne-Ourcq afin de pouvoir rivaliser avec les territoires voisins sur le plan économique, et de ré-équilibrer l'emploi et l'habitat.

Le projet d'aménager la zone des Effaneaux est né à la fin des années 1980. Il s'agissait alors de créer une zone logistique d'envergure régionale, profitant de l'accessibilité routière offerte par l'A4.

La zone a donc été inscrite au S.D.R.I.F. de 1994. Le Schéma Directeur à l'échelle de Marne-Ourcq approuvé en 1998, a inscrit le site des Effaneaux en zone d'activités économiques devant se réaliser à l'échelle de l'intercommunalité. Dans le même temps, l'aménagement de la zone est confiée au Syndicat Mixte.

Les projets initiaux n'ont pas abouti et le dossier ne les présente pas.

Suite à une cessation d'activité, le syndicat mixte a racheté des terres qui ont été ouverte à l'urbanisation dans le cadre des documents d'urbanisme des trois communes de Dhuisy, Chamigny et Sainte-Aulde.

Deux opérateurs et développeurs de plates-formes logistiques se sont intéressés au site des Effaneaux :

- la société PROLOGIS qui a déposé un permis de construire pour la réalisation d'un ensemble de plate-formes logistiques accompagné d'une petite partie destinée aux PME/PMI. Ce permis a été annulé par le Tribunal Administratif, jugeant de l'insuffisance de

<sup>4</sup> Inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif (<http://basol.environnement.gouv.fr>)

<sup>5</sup> Inventaire historique de sites industriels et activités de service (<http://basias.brgm.fr>)

la défense incendie sur l'opération. Le projet a été abandonné, il n'est pas présenté dans l'étude d'impact.

- la société NG CONCEPT (filiale du groupe FM logistic) qui présente un nouveau projet, objet de la présente étude d'impact. Le projet de base logistique ne concerne plus la quasi-totalité de l'opération et s'oriente plus vers une mixité d'activités, à la différence des précédents projets. Il serait utile de compléter l'étude d'impact sur ce point, en rappelant les projets précédents et en explicitant a minima les raisons ayant conduit au présent projet. Aucune variante n'est présentée dans l'étude d'impact.

La zone des Effaneaux sera la plus grande zone d'activité économique locale et contribuera à combler une partie du déficit en emploi du secteur.

La plate-forme logistique offrira environ 250 emplois, pouvant ponctuellement être portés à 400. Une estimation faite sur les zones PME/PMI et les zones d'activités mixtes, laisse penser qu'en phase d'exploitation optimale, le projet pourrait générer près de 1000 emplois au total.

Par ailleurs, le projet devrait également être justifié au regard du projet de SDRIF arrêté le 25 octobre 2012.

#### **4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire**

Le dossier indique que le site sera imperméabilisé à 65 % et que les 35 % restant seront consacrés à des espaces verts.

Le principe d'une charte « chantier vert » est retenu pour l'aménagement de la plate-forme logistique. Les impacts du projet de base logistique sont traités pages 133 à 145, ceux de l'aménagement de voirie pages 146 à 153, et ceux du projet de gestion de l'eau page 153. L'étude d'impact devra être complétée sur ce dernier point.

Le dossier ne présente quasiment aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts engendrés par le projet.

##### **4.1 Les risques technologiques et les risques naturels**

La plate-forme logistique de 8,9 hectares, exploitée par la société FM Logistic, comprendra quinze cellules de stockage et de reconditionnement de produits destinés à la grande distribution et aux entreprises de production. Il s'agira de produits de grande consommation dits « courants » retrouvés dans les linéaires des grandes surfaces mais également de produits dits « classés » qui, en plus du caractère combustible, sont caractérisés par une autre nature de danger (inflammables, toxiques, comburants...).

Le détail des installations et les risques technologiques concernés sont renvoyés à la demande d'autorisation d'exploiter ( DAE) des installations de la base logistique (ICPE) qui est en cours d'instruction. En particulier, l'étude de dangers correspondante fera l'objet d'une analyse détaillée par les services de la DRIEE Ile-de-France. La plate-forme sera classée SEVESO seuil bas.

Les impacts dus à la présence de gypse et de nappes souterraines n'ont pas été identifiés et des études géotechniques et hydrogéologiques auraient dû être menées pour les préciser.

Le dossier note que le site de la plate-forme logistique sera équipé d'un dispositif de surveillance des eaux souterraines.

##### **4.2 L'eau**

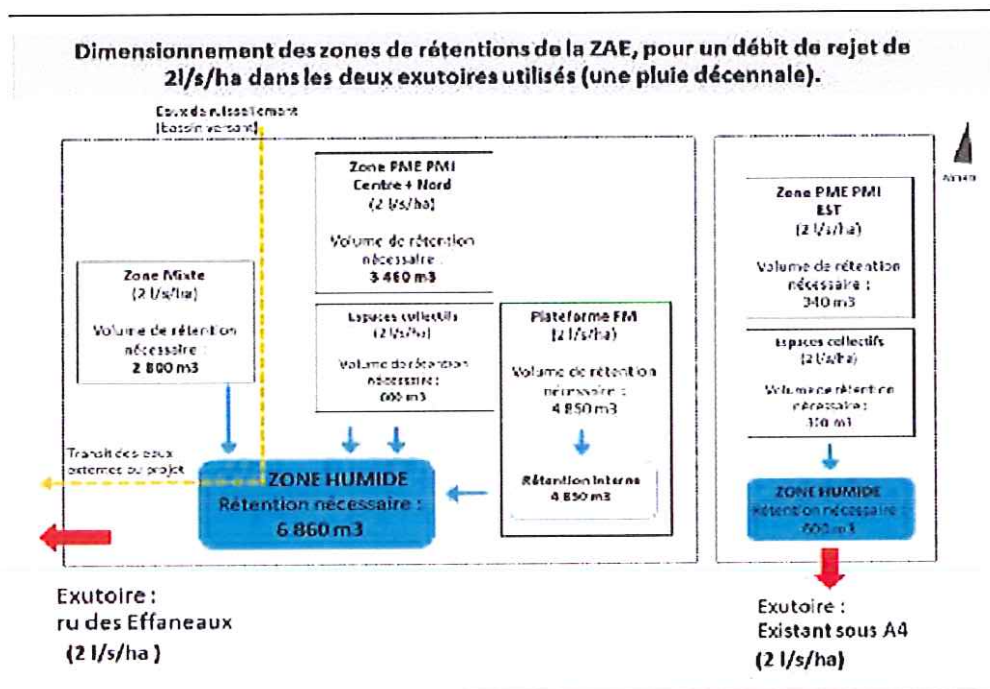
Le dossier note que l'évaluation détaillée des dispositifs et la mesure réelle des impacts figureront dans un dossier « loi sur l'eau » ultérieur. Il aurait été apprécié que ceux-ci soient traités plus en détails afin de mieux en appréhender les enjeux.

L'enjeu lié au ruissellement issu de l'imperméabilisation des sols, dans cette zone soumise au risque inondation a bien été identifié dans le dossier. L'articulation du projet avec le SDAGE<sup>6</sup> est traitée (pages 41-42) mais peu détaillée.

Les eaux pluviales sont collectées au niveau de chaque lot pour être dirigées vers une zone humide de transit, avant leur rejet dans les exutoires. Pour les zones privées, les eaux ainsi récupérées seront préalablement traitées par un séparateur d'hydrocarbure à la charge de chaque propriétaire des lots. Pour ce qui concerne la zone est, les eaux seront

<sup>6</sup> Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

rejetées dans le bassin de rétention au sud-est du projet, débouchant dans l'exutoire sous l'autoroute A4.



Source : Etude d'impact 2013

L'autorité environnementale rappelle que le traitement des eaux de ruissellement par séparateur d'hydrocarbures n'est pas adapté aux pollutions urbaines chroniques, car les charges en hydrocarbures sont trop faibles pour être traitées efficacement par ces ouvrages. Des techniques de traitement alternatives doivent alors être préférées.

Le dossier précise ainsi que les eaux de voiries des zones communes seront traitées au niveau des avaloirs des chaussées par des dispositifs de type bac avec filtre à sable.

Le dossier note (page 22) que le débit de rejet est limité à 2 L/s/ha<sup>7</sup>, cette valeur étant « fixée par le SDAGE Seine-Normandie et correspondant approximativement au débit rejeté en cas de pluie par les terrains agricoles ». L'autorité environnementale précise que le SDAGE Seine-Normandie ne fixe pas de valeur de débit de fuite, mais recommande (disposition 145) « le débit de fuite spécifique est déterminé en fonction du fonctionnement hydrologique et hydraulique sur le site et à l'aval du point de rejet, et en fonction du risque d'inondation à l'aval. A défaut d'études ou de doctrines locales déterminant ce débit spécifique, il sera limité à 1 L/s/ha pour une pluie de retour de 2 ans. »

Il aurait été apprécié que l'impact des rejets d'eaux pluviales dans le ru des Effaneaux, sur le bassin versant de la Marne, soit évoqué, notamment pour s'assurer de l'absence de risque de déclassement de ce cours d'eau.

Le dossier précise que le traitement des eaux usées se fera pour chaque lot, par mini station d'épuration et que le traitement des eaux industrielles se fera de manière individuelle par les entreprises.

L'autorité environnementale invite le pétitionnaire à approfondir l'étude des impacts du projet sur l'eau, qui ne peuvent actuellement être appréciés vraiment.

### 4.3 Les milieux naturels

Le dossier indiquant que les impacts sur les milieux naturels ne pourront être évalués qu'après les inventaires printanier et estival, des compléments sont attendus sur ces points. L'autorité environnementale aurait apprécié que l'étude d'impact soit présentée

<sup>7</sup> Litre par seconde et par hectare



avec les inventaires complets afin de pouvoir évaluer pleinement les impacts du projet sur les milieux naturels.

Les incidences sur le site Natura 2000 proche du site ne sont pas évaluées. Seule une carte de localisation des sites Natura 2000 du secteur est présentée. De ce point de vue l'étude d'impact peut être considérée comme incomplète et cette évaluation doit être menée pour compléter l'étude d'impact. L'autorité environnementale rappelle que cette évaluation des incidences est juridiquement indispensable.

Le sonneur à ventre jaune est une espèce nomade qui peut se déplacer sur de longues distances. L'autorité environnementale précise que l'étude d'incidences Natura 2000 menée pour l'ancien projet, et citée dans le projet de DOCOB<sup>8</sup> du site Natura 2000, évoque les possibilités de mortalité de sonneurs à ventre jaune et de dégradation d'habitats potentiels de reproduction qui rendent nécessaire la mise en œuvre de mesures de précaution durant la période des travaux.

L'étude d'incidence qui sera menée pour le présent projet devra préciser toutes les mesures à observer.

Les continuités écologiques sont traitées et le dossier note que le corridor largement emprunté par les oiseaux et les mammifères, qui relie le bois de Montgé au bois du Reuil sera en partie détruit par l'aménagement du site.

L'autorité environnementale remarque que le dossier ne note pas que, dans la mesure où le projet est susceptible de détruire des espèces protégées ou leurs habitats, le pétitionnaire doit, avant d'entreprendre tout travaux, procéder à une demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces (article L.411-1 du code de l'environnement). Les mesures d'évitement, de réduction d'impacts ou de compensation doivent être proposées dans le cadre de cette procédure.

#### 4.4 Les transports

Le projet d'aménagement de voirie est traité pages 146 à 153. Il est composé de 4 voies principales:

- la voie A qui se raccorde sur la RD 401 et constitue l'unique entrée-sortie de la zone et la voie de desserte de la plate-forme logistique.
- la voie B qui longe la limite nord de la ZAE et se raccorde à la voie A.
- les voies C et D qui se rattachent perpendiculairement à la voie B et desservent les différents lots du projet.

Il convient de remarquer que le projet de giratoire n'est pas étudié en détail mais seulement présenté sur un petit schéma peu lisible page 153.

La zone recevra de nombreux véhicules et notamment des poids lourds, la question de la gestion des flux et de leur orientation est particulièrement importante.

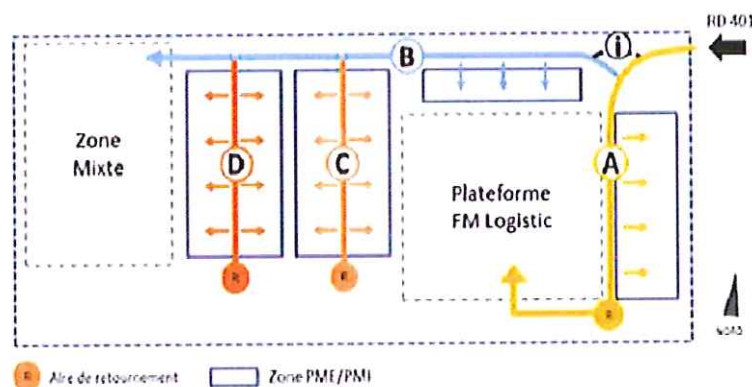


Schéma de principe des voiries sur la ZAE

Le projet de plate-forme logistique connu, objet de la demande de permis de construire occupe la plus grande superficie du lotissement (environ 22 hectares) et représentera à terme un trafic pouvant aller jusqu'à 300 arrivées de camions par jour, soit 600 aller-retour. Ces poids lourds emprunteront majoritairement l'autoroute A4. En tenant compte de

<sup>8</sup> Document d'objectifs

l'activité moyenne par jour et l'incitation au co-voiturage, le trafic de véhicules légers peut être estimé à 230 véhicules par jour soit 460 mouvements par jour. Une desserte en bus est à l'étude en entrée de site. Le dossier note que des liaisons douces seront organisées à l'intérieur du périmètre du projet.

Des modélisations de trafic ont été effectuées en tenant compte des différentes zones d'aménagement (pages 149 à 155).

Le dossier note que la zone entraînera une augmentation du trafic tout véhicule de 21.3% sur la D603, 54.8% sur la D401 au niveau du giratoire menant à la ZAE et non pas sur toute la D401 et de 4% sur l'A4.

Cette augmentation du trafic générée par les activités exercées sur le site sera progressive car la construction de la zone se fera par phase. Il convient de remarquer que le dossier n'évoque pas le trafic induit par les périodes de travaux.

Le dossier note que le trafic engendré par la ZAE devrait être absorbé par l'A4 sans grandes modifications des conditions actuelles de circulation et que les routes départementales seront également impactées mais doivent absorber les variations de trafic. Ces affirmations ne sont pas suffisamment étayées. En particulier, l'étude d'impact note qu'une étude détaillée de l'impact lié au trafic pour la ZAE est en annexe 10 du dossier de demande d'autorisation d'exploiter. Il aurait été opportun de l'annexer à l'étude d'impact de la ZAE.

#### **4.5 Le bruit et les vibrations**

Le dossier indique que l'impact acoustique du projet de plate-forme logistique sera négligeable comparé à l'impact de la circulation sur l'autoroute A4, mais aucune estimation n'a été faite.

Il est noté que des mesures acoustiques seront réalisées dans le semestre suivant la mise en service de la plate-forme logistique, afin de confirmer l'absence de nuisances sonores sur les habitations les plus proches.

#### **4.6 La qualité de l'air**

Le dossier mentionne que l'impact sur la qualité de l'air est lié à la circulation routière permanente en phase d'exploitation qui s'ajoutera à l'impact issu de l'A4, mais les émissions dues à l'autoroute n'ont pas été estimées.

Seule une estimation des émissions des trafics poids lourds a été faite en tenant compte uniquement des temps de manœuvre (2 minutes par camion soit 10 heures pour le total des 300 camions) sur la plate-forme logistique, sans y ajouter les phases d'arrivée et départ sur la voie périmétrale du site (page 117).

Aucune quantification globale des émissions cumulées des activités (mise à part la chaufferie gaz de la plate-forme logistique) et des trafics de la ZAE n'a été réalisée (modélisation a minima), afin de pouvoir évaluer les impacts sur la qualité de l'air (NOx<sup>9</sup>, HC<sup>10</sup>, particules...) et le climat (émission de gaz à effet de serre CO<sub>2</sub><sup>11</sup>).

Le dossier note que les émissions polluantes seront significatives au niveau du site et que les entreprises de nature à engendrer des pollutions seront soumises à des études d'impact spécifiques (page 99). Il convient de remarquer que les critères réglementaires liés à la réalisation ou non d'une étude d'impact ne visent pas ces paramètres, et ne pourraient concerner que des ICPE soumises à autorisation. Par ailleurs, l'autorité environnementale rappelle que l'objet d'une étude d'impact globale est justement d'évaluer l'impact de l'ensemble des projets, ce qui ne sera pas possible à l'échelle de chaque entreprise.

Pour ce qui concerne la plate-forme logistique, les mesures de réduction présentées pour le trafic des camions diesel, sont celles correspondant à l'évolution des gammes de camions vers un modèle moins polluant en NOx. Aucune autre mesure de réduction n'est présentée, notamment pour le trafic des VL<sup>12</sup> des salariés.

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) a été approuvé et fait l'objet d'un arrêté du préfet de la région

<sup>9</sup> Oxydes d'azote

<sup>10</sup> Hydrocarbures

<sup>11</sup> Dioxyde de carbone ou gaz carbonique

<sup>12</sup> Véhicules légers

Ile de France en date du 14 décembre 2012. Il conviendrait donc que le projet se mette en conformité avec les objectifs du SRCAE compte tenu de la durée de mise en œuvre du projet.

La dégradation de l'air durant la période des travaux n'est pas abordée. L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que le plan de protection de l'atmosphère (PPA) a été approuvé le 25 mars 2013 par arrêté interpréfectoral, et qu'il prévoit la réduction des émissions des particules dues aux chantiers, dans sa mesure d'accompagnement n°7.

#### **4.7 L'énergie**

L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la ZAE des Effeneaux, est présentée pages 24 à 33. Les choix possibles s'orientent vers un réseau de chaleur biomasse, un réseau de chaleur aquathermie ou géothermie, le solaire photovoltaïque et l'éolien. Le développement d'un parc de véhicules électriques serait favorisé par la production d'énergie électrique locale.

Pour la plate-forme logistique, la pièce PC 16-1 du permis de construire précise que chaque bâtiment disposera de sa propre production de chaleur et froid et de leurs forages. Ce document indique que le chauffage et la climatisation seront assurés par une pompe à chaleur sur eau de nappe, par bâtiment.

#### **4.8 Les espaces agricoles**

Le site est actuellement occupé par 57 hectares de terres agricoles cultivées. Le dossier d'étude d'impact n'aborde pas la thématique de la consommation des espaces agricoles et ne précise pas combien d'exploitations seront impactées. Aucune mesure de réduction ou de compensation n'est proposée.

#### **5. Analyse du résumé non technique**

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le RNT présenté comporte les mêmes manquements que l'étude d'impact complète.

#### **6. Information, Consultation et participation du public**

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région Ile-de-France  
Préfet de Paris  
  
Jean DAUBIGNY