



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **04 FEV. 2014**

*Évaluation environnementale des projets*

Nos réf : EE-852-13 et EE-855-13

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de  
construction de deux entrepôts logistiques  
à Gonesse (Val d'Oise) et Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis)**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet, porté par Financière ID, visant à construire deux bâtiments logistiques sur une partie du site de l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, dont l'arrêt est programmé pour mars 2014. Il est émis dans le cadre de l'instruction des deux permis de construire, l'un sur la commune de Gonesse (95), l'autre sur la commune d'Aulnay-sous-Bois (93). L'autorité environnementale sera également saisie dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et un nouvel avis sera alors émis.

Le site se trouve à environ 20 km au nord-est de Paris. Le projet consiste à reconverter en plate-forme logistique, une partie (17,8 ha) du site industriel occupé par l'usine de production automobile PSA Peugeot Citroën Aulnay construite en 1973, dont le périmètre total est de 169 hectares. Le site est entouré par des axes routiers structurants tels que notamment l'autoroute A1. Le long de l'A1 et de chaque côté du site, s'étendent d'autres zones d'activités (Garonor et Paris Nord II). Le projet doit permettre l'implantation d'une activité de logistique visant à accueillir 400 emplois.

Les principaux enjeux environnementaux du site sont la pollution des sols et des eaux souterraines, l'eau, la biodiversité, le paysage ainsi que les déplacements et les nuisances associés (bruit et qualité de l'air). L'étude d'impact transmise est globalement de bonne qualité et proportionnée aux enjeux environnementaux du site. Les thématiques relatives à l'eau et au paysage auraient toutefois méritée d'être approfondies de façon à mieux expliquer les choix retenus pour la gestion de l'eau et justifier les intentions paysagères.

L'autorité environnementale précise que le présent projet vise à reconverter une partie du site PSA. Le secteur est susceptible d'évoluer si d'autres projets venaient à s'implanter sur le site.

\*

\* \*

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

## AVIS

### 1. L'évaluation environnementale

#### **1.1 Présentation de la réglementation**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE 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. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de construction de deux entrepôts logistiques, créant une surface de plancher globale de 91 382 m<sup>2</sup>, est soumis à permis de construire et à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ; il relève donc des rubriques 1) et 36) « Projets soumis à étude d'impact » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

#### **1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale**

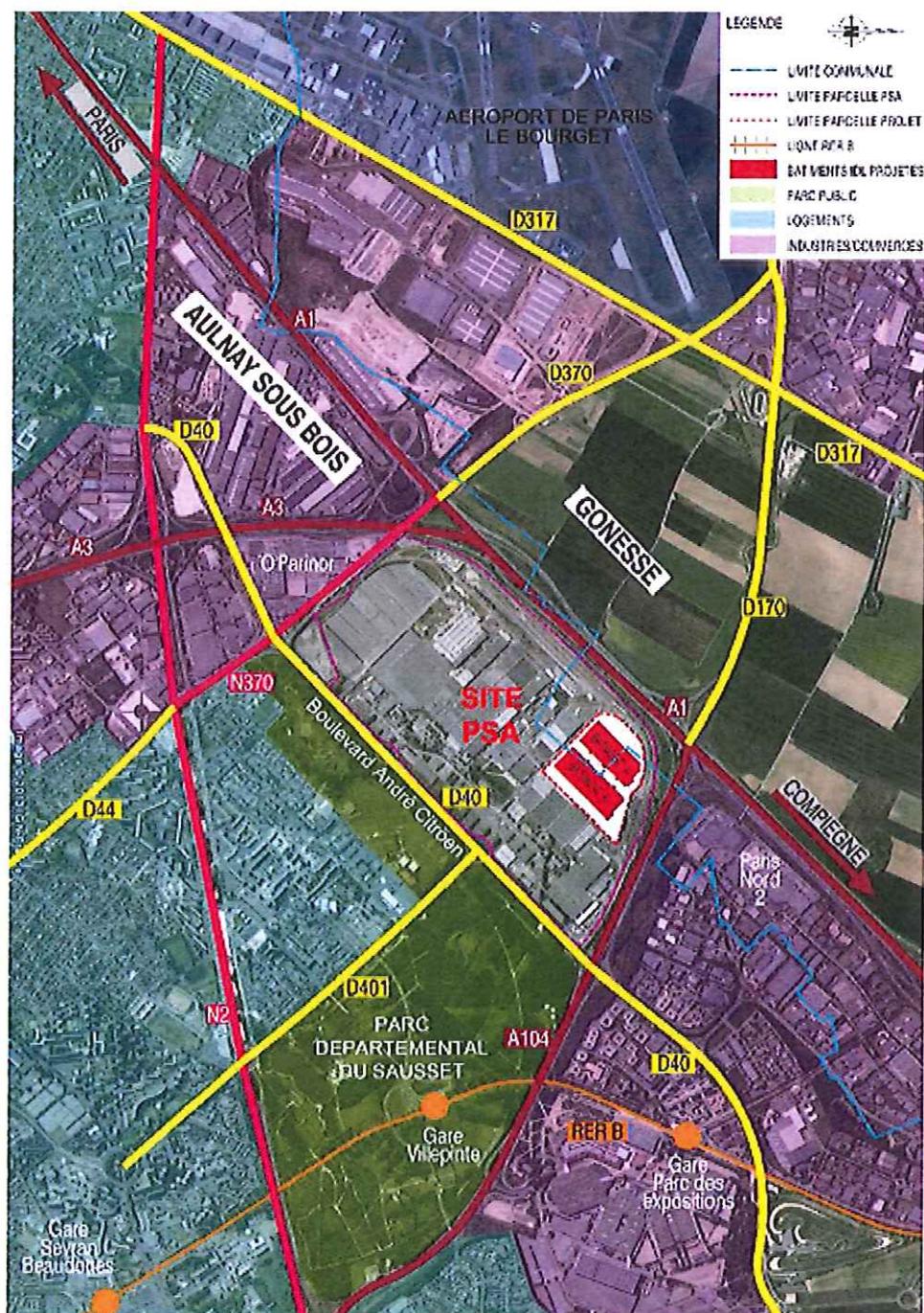
L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE.

Le présent avis est émis dans le cadre de l'instruction des deux demandes de permis de construire, l'une déposée auprès de la commune d'Aulnay-sous-Bois (n° PC 93 005 13 C 0091), l'autre auprès de la commune de Gonesse (n° PC 95 277 O 0033). À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet. L'autorité environnementale sera également saisie dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Un nouvel avis sera alors émis.

#### **1.3. Contexte et description du projet**

Le projet, porté par Financière ID (ou ID Logistics), vise à construire deux bâtiments logistiques sur une partie du site de l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, dont l'arrêt est programmé pour mars 2014.

Le site se trouve à environ 20 km au nord-est de Paris. Le projet consiste à reconvertir le site industriel occupé par l'usine de production automobile PSA Peugeot Citroën Aulnay construite en 1973, dont le périmètre total est de 169 hectares. Cette usine comprend des ateliers, des bureaux, des locaux sociaux, des espaces verts, des voiries, des parkings ainsi qu'un faisceau de voies ferrées. Le site est entouré par de grands axes routiers structurants tels l'A104 au Nord, l'A1 et l'A3 à l'Ouest, la RN 370 au Sud et la RD40 à l'Est (ou boulevard André Citroën), qui correspond à l'unique voie d'accès routière du site. Le long de l'A1 et de chaque côté du site, s'étendent d'autres zones d'activités (Garonor et Paris Nord II).



Vue aérienne du site PSA et de ses alentours à Aulnay-sous-Bois (93) et Gonesse (95) – Source : Etude d'impact

L'emprise du projet, d'environ 17,8 ha, se trouve sur la partie nord du site PSA, le long des autoroutes A1, A3 et A104, à proximité d'espaces agricoles, de zones d'activités commerciales, du parc Robert Ballanger et du parc départemental du Sausset, site Natura 2000. Le secteur se situe à environ 2 km de l'aéroport du Bourget et à 7 km de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. Les premières habitations se trouvent à environ 1 km au sud du site. L'emprise du projet comprend des parkings extérieurs de stockage des véhicules neufs de l'usine, ainsi que le bâtiment « montage » ayant vocation à être démoli.

Le projet vise à construire, à horizon 2015, deux bâtiments d'une surface de 42 519 m<sup>2</sup> et 48 863 m<sup>2</sup>. De forme rectangulaire, ils comprendront chacun deux niveaux. Ces bâtiments ont pour vocation principale le stockage de produits de grande consommation et de marchandises manufacturées. Le projet prévoit également l'aménagement de bureaux, locaux sociaux et locaux techniques (chaufferie, local sprinkler, local climatisation,

installation de réfrigération) dans les deux bâtiments, ainsi que la réalisation de voiries, parkings et espaces verts. 400 emplois devraient être créés sur le site à terme, soit 200 emplois par bâtiment.

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

Les principaux enjeux environnementaux du site sont la pollution des sols et des eaux souterraines, l'eau, la biodiversité, le paysage ainsi que les déplacements et les nuisances associés (bruit et qualité de l'air).

L'étude d'impact transmise est globalement de bonne qualité et proportionnée aux enjeux environnementaux du site. Les thématiques relatives à l'eau et au paysage auraient toutefois mérité d'être approfondies.

### Les pollutions

Concernant les pollutions, le diagnostic environnemental, réalisé par la société EGIS en 2013, est annexé à l'étude d'impact. Ce diagnostic environnemental révèle, d'une part, des pollutions des sols aux hydrocarbures, benzène, toluène, éthylbenzène, xylène (BTEX) et, d'autre part, des pollutions des eaux souterraines notamment aux hydrocarbures, trichloroéthylène et tétrachloroéthylène. Ce diagnostic comprend des recommandations, en particulier la réalisation d'une évaluation quantifiée des risques sanitaires (EQRS) et la mise en place d'un plan de gestion de la pollution (en particulier pour les déblais pollués dans le cadre des travaux de terrassements nécessaires au projet).

Pour une meilleure compréhension du dossier, la présentation concernant la pollution de la nappe ainsi que les préconisations concernant la mise en place d'un plan de gestion et d'un suivi dans le temps de cette pollution auraient pu apparaître clairement dans les chapitres concernés du dossier d'étude d'impact et pas uniquement dans l'étude d'EGIS présentée en annexe.

Le dossier précise que la dépollution du site sera réalisée par la société PSA. Le terrain qu'elle livrera devrait présenter une qualité de sols compatible avec l'utilisation prévue par ID Logistics. L'autorité environnementale rappelle toutefois que, même si la dépollution du site est assurée par la société PSA, ID Logistic devra vérifier l'absence de risques sanitaires lors de la construction de bâtiments au droit de zones sources de pollution actuellement localisées en extérieur (dégazage potentiel des sols et/ou de la nappe vers l'air intérieur des bâtiments).

### L'eau

La thématique de la gestion de l'eau sur le site (ressource, assainissement) est rapidement présentée dans l'état initial aux pages 44, puis 48 et suivantes. Le dossier mentionne les captages d'eau d'Aulnay-sous-Bois, Bonneuil-en-France et Le Blanc-Mesnil. Ceux-ci ne font pas encore l'objet de périmètres de protection, ils ne seront toutefois pas concernés par le projet. L'étude d'impact mentionne les grands principes de gestion des eaux sur le site tel qu'il est actuellement utilisé, sans en donner toutefois les caractéristiques précises (structuration du réseau PSA, caractéristique du bassin, etc.). L'état initial mentionne ainsi le transit des eaux pluviales par le bassin tampon de 68 000 m<sup>3</sup> appartenant à la Direction de l'Eau et de l'Assainissement du Conseil Général. Ce bassin est situé dans la pointe Sud du site industriel, mais l'étude d'impact ne décrit pas son fonctionnement, ni ses caractéristiques.

### Les milieux naturels

Concernant les milieux naturels, un état initial est proposé des pages 37 à 44 et l'étude faune-flore, réalisée par GreenAffair, est annexée à l'étude d'impact. Ce dernier document repère l'ensemble des périmètres de protection du patrimoine naturel. Le site d'implantation du projet jouxte le parc du Sausset, l'une des entités du site Natura 2000 zone de protection spéciale (ZPS) FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis ». Sur ce parc sont également répertoriés un espace boisé classé ainsi que des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1 et 2. Le site d'implantation du projet est fortement anthropisé et bétonné. L'étude d'impact cite (page 36) le schéma régional de

cohérence écologique (SRCE) et identifie le corridor de la sous-trame arborée qui relie le réservoir de biodiversité du parc du Sausset aux grandes plaines agricoles, situées de l'autre côté du site PSA. L'ajout d'une carte aurait été utile pour permettre la visualisation de ce corridor, identifié comme à restaurer dans le SRCE. Le dossier indique que le SRCE est en cours d'élaboration. L'autorité environnementale précise qu'il a depuis été adopté par arrêté préfectoral du 21 octobre 2013.

#### Le paysage

L'état initial relatif au paysage s'appuie sur le recensement des périmètres de protection (monuments historiques, site inscrit et classé, etc.). Le secteur ne présente pas de protection particulière. Des photographies du site dans son état actuel, notamment depuis l'autoroute A1, auraient utilement complété cet état initial.

#### Les déplacements

L'étude d'impact rappelle que le site bénéficie de la présence de grands axes routiers structurants tels l'A104 au Nord, l'A1 et l'A3 à l'Ouest, la RN 370 au Sud et la RD40 à l'Est, ainsi que de transports en commun (bus, T4, RER B). Le dossier mentionne le futur réseau Grand Paris Express, dont la station la plus proche se situera à 1,7km du site. Les trafics moyens journaliers annuels sont donnés pour les principales infrastructures routières à proximité du site, en page 68. Toutefois, le niveau de saturation des routes aurait mérité d'être décrit. Les trafics routiers générés par l'usine PSA en 2011 sont également présentés dans la partie impacts du projet, en page 81. Il aurait été préférable que ces éléments apparaissent dans la partie état initial du site. Ainsi 6 400 mouvements quotidiens sont dénombrés au niveau du site (400 mouvements poids-lourds et 6 000 mouvements véhicules légers).

Selon l'étude, la proximité de faisceaux ferroviaires (une dizaine de voies) offre la possibilité d'acheminer des marchandises par fret sur le site. Une carte présentant les infrastructures ferrées aurait pu utilement être insérée en page 63. La présence de voies ferrées à proximité du site représente en effet une opportunité rare en Ile-de-France pour réaliser une plate-forme de fret combinée, dont il est essentiel de préserver les possibilités de développement dans le futur.

Pour ce qui a trait à l'air, le dossier présente en page 55 les concentrations en dioxydes d'azote et en particules fines relevées aux stations de Gonesse et Tremblay-en-France, ainsi que les concentrations en ozone relevées à la station de Tremblay-en-France. Les résultats sont inférieurs aux seuils fixés par la réglementation. Il aurait été pertinent de décrire les rejets atmosphériques actuels au niveau du site, liés d'une part au trafic routier et d'autre part à l'activité du secteur.

Enfin, en termes de bruit, l'étude d'impact identifie bien les nuisances sonores liées aux infrastructures routières ainsi qu'à l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. Elle rappelle notamment que le projet est situé dans la zone D du PEB de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle approuvé le 2 avril 2007, dans laquelle les constructions à usage commercial sont autorisées sous réserve de respecter les règles d'isolation acoustique prévues à l'article L.147-6 du code de l'urbanisme. Les nuisances sonores associées à l'aéroport du Bourget, qui ne se situe pourtant qu'à deux kilomètres du site, n'ont toutefois pas été abordées dans le dossier. Pourtant, le projet est concerné par le Plan de Gêne Sonore de l'aéroport du Bourget approuvé par arrêté inter-préfectoral du 28 décembre 2011. De plus, le site est en grande partie concernée par le projet de PEB de l'aéroport du Bourget (zone C).

Une étude acoustique a été réalisée sur le secteur par Accor Acoustique en septembre 2013. Une campagne de mesures a permis de relever les niveaux sonores à proximité du site en 6 points, en périodes nocturne et diurne. Les résultats sont inférieurs aux niveaux maxima autorisés. Une conclusion sur la qualité de l'ambiance sonore du site dans l'étude d'impact aurait été utile.

### **3. L'analyse des impacts environnementaux**

#### **3.1 Justification du projet retenu**

Le projet logistique s'insère dans un projet de reconversion de l'ensemble du site suite à la fermeture de l'usine Peugeot-PSA, avec une volonté des principaux acteurs de maintenir le maximum d'emplois sur le site, ainsi que sa vocation industrielle.

Le pétitionnaire justifie la localisation de son projet de la manière suivante :

- une bonne desserte routière dimensionnée pour le transport poids-lourd ;
- une bonne desserte en transports en commun (bus, T4, RER B) ;
- la proximité d'une infrastructure ferroviaire pour le transport de marchandises, ce qui permet au projet de répondre au point 7 du PDUJF « rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau » ;
- la proximité de bassins de consommation, limitant les déplacements pour le transport de marchandises ;
- le maintien d'emplois sur le site, en assurant sa ré-industrialisation.

Le dossier indique également que les composantes environnementales du site sont propices à l'implantation d'entreprises de par sa topographie et la qualité des sols, l'éloignement des zones d'habitat, l'absence de patrimoine bâti et culturel sur le site en question, un niveau de bruit assez élevé, l'existence de réseaux (assainissement, énergie, communication), ainsi que la possibilité de livrer l'Île-de-France au moyen d'unités routières peu polluantes.

Deux autres implantations ont été étudiées à Wissous (91) et à Saint-Mard (77), toutefois le site d'Aulnay-sous-Bois s'est révélé plus intéressant. Sa situation géographique à proximité de voies ferrées et de bassins de consommation, permettrait de limiter les déplacements et donc l'utilisation d'énergie fossile. Le dossier aurait pu apporter des éléments de justification plus précis sur le gain en matière de déplacements par rapport aux deux autres sites envisagés.

Des variantes auraient pu être présentées concernant l'implantation du bâti, le traitement paysager, les choix énergétiques, le choix de matériaux, la gestion de l'eau ou le recours aux énergies renouvelables par exemple.

L'autorité environnementale précise que le présent projet vise à reconvertir une partie du site PSA. Le secteur est susceptible d'évoluer si d'autres projets venaient à s'implanter sur le site. L'évaluation des impacts sur l'environnement sera réalisée à cette occasion en intégrant le présent projet.

Le projet est compatible avec le PLU de Gonesse. Le PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008, fait actuellement l'objet d'une modification visant à adapter les règles d'urbanisme applicables au site pour y autoriser les activités logistiques.

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

Les impacts du projet sont identifiés. Des mesures sont proposées sans que les modalités de mise en œuvre soient précisées. Les thématiques relatives à l'eau et au paysage auraient toutefois mérité d'être approfondies de façon à mieux expliquer les choix retenus pour la gestion de l'eau et justifier les intentions paysagères.

En ce qui concerne la gestion de l'eau, les principaux impacts et mesures sont bien mentionnés (en pages 71 et suivantes). Le dossier souligne notamment qu'il n'y aura pas d'eau de prélèvement à des fins industrielles dans le cadre de cette nouvelle activité, ni de rejet d'effluents industriels. Il indique en outre que le rejet des eaux usées de ce nouveau projet se substitue au rejet des eaux usées de l'actuelle activité du site et que le réseau sera donc en capacité de les absorber. Il précise enfin que les eaux pluviales seront

infiltrées au travers d'un nouveau bassin d'infiltration d'une capacité totale de 3 500 m<sup>2</sup>, les eaux provenant des voiries lourdes transiteront par deux déboueurs séparateurs équipés d'une vanne d'isolement en cas d'incendie, puis seront collectées dans un bassin paysager, qui sera implanté au nord de la parcelle. Les eaux évacuées par surverse rejoindront le réseau interne de PSA. Il est prévu un prélèvement annuel pour déterminer la qualité des eaux rejetées et un entretien semestriel des déboueurs séparateurs.

L'autorité environnementale aurait toutefois souhaité que les choix de ces dispositifs soient explicités. Le schéma de raccordement des eaux pluviales aux réseaux extérieurs n'apparaît pas clairement. L'étude d'impact laisse entendre que le bassin du Conseil général ne sera pas utilisé sans qu'une explication ne soit apportée. En outre, le volume du bassin d'infiltration n'est pas justifié et son exutoire dans le réseau PSA n'est pas précisé. Enfin, concernant les eaux de voiries, l'autorité environnementale souhaite que l'infiltration des eaux de voiries des véhicules légers soit explicitée et prenne également en compte les éventuelles pollutions.

Le projet prévoit de créer des espaces verts sur une surface d'environ 3,3 ha. Le dossier n'apporte pas d'information sur les modalités de gestion de ces espaces verts. L'autorité environnementale rappelle que l'usage de produits phytosanitaires doit être proscrit en cas d'infiltration à la parcelle de façon à limiter la pollution des nappes souterraines.

L'étude d'impact indique, sans le démontrer, que l'implantation des deux entrepôts logistiques n'aura pas d'interactions avec le corridor arboré. Ce nouveau projet aurait toutefois pu chercher à améliorer ce corridor, notamment en privilégiant des espèces indigènes plutôt qu'un aspect horticole des végétaux choisis pour l'aménagement paysager.

Pour ce qui concerne l'impact en termes de paysage, l'étude d'impact présente aux pages 97 et 98, la réflexion sur l'insertion paysagère et notamment les deux objectifs qu'elle poursuit : limiter la présence des bâtiments vis-à-vis de leurs périphéries et constituer un cadre agréable pour les utilisateurs. Cette proposition aurait gagné en lisibilité si elle avait été accompagnée de photomontages présentant notamment les principales mesures retenues (disposition et habillage des entrepôts, implantation de grilles de 2m de hauteur, etc.) depuis quelques vues à proximité du site, en particulier pour permettre d'apprécier l'intégration de la façade donnant sur l'autoroute A1. En effet, le projet sera visible depuis cette autoroute et fera face à l'Europa City dont l'intégration paysagère est recherchée. Le site d'ID Logistic sera également visible depuis les deux viaducs qui seront construits au nord du site dans le cadre du métro express Grand Paris.

L'accès principal pour les poids lourds se trouve au sud-est du site et les deux accès pour les véhicules légers sont localisés au nord-est et au sud-est du site. Deux parkings de 170 et 285 places seront créés pour les véhicules légers. Ces parkings permettront également le stationnement des cycles.

Le dossier indique que les voies ferrées existantes seront utilisées pour l'acheminement voire l'expédition de marchandises dès que possible. Des poids-lourds feront la navette entre les deux bâtiments et les voies ferrées.

L'implantation du projet sur un site accessible au fret ferroviaire répond bien aux objectifs du projet de Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF), à condition qu'il tire effectivement parti de cette opportunité pour le transport des marchandises. Or, si l'étude d'impact décrit clairement les modalités d'acheminement des marchandises par la route, elle n'aborde que succinctement la possibilité d'exploitation du réseau ferré.

Le présent projet devrait permettre l'emploi de 400 personnes sur une partie de ce site. Deux tiers du personnel travaillera en équipe de 4h à 12h et de 14h à 22h, l'autre partie travaillera en journée (horaires entre 7h et 19h). Ce rythme sera observé du lundi au vendredi, le samedi pourra éventuellement être travaillé, en fonction des périodes de l'année. Le dossier indique que le personnel pourra se rendre sur le site en transports en commun. L'autorité environnementale précise que cela ne sera possible que si les horaires de travail du personnel le permettent. En outre, l'entreprise déclare favoriser le covoiturage, ce qui est pertinent, cependant les modalités pratiques de cette incitation ne sont pas évoquées dans le présent dossier. Un plan de déplacement d'entreprise pourrait être élaboré.

Par ailleurs, le développement de la pratique du vélo est peu abordé. Le réseau cyclable alentours ne relève certes pas du champ d'action de la présente étude d'impact, toutefois, à l'instar du covoiturage, des dispositions internes peuvent inciter à l'utilisation de ce mode de déplacement.

L'impact du trafic routier généré par l'activité est estimé à 1 000 mouvements par jour (6 00 pour les véhicules légers et 400 pour les poids-lourds), contre 6 400 mouvements par jour générés par l'activité du site PSA en 2011. Le dossier indique que l'impact sur les trafics routiers et sur la qualité de l'air n'est pas négatif, les volumes de trafics prévisionnels étant inférieurs à ceux rencontrés sur le site auparavant.

Si cette affirmation est vraie à court et moyen terme, l'autorité environnementale rappelle que le devenir des 150 hectares restant du site n'est pas connu à ce jour.

Les rejets atmosphériques liés au projet seront principalement issus de la combustion des gaz d'échappement des véhicules accédant au site (poids-lourds et véhicules légers) et de la chaudière à gaz. Cette dernière ne fonctionnant que pendant la période froide, devra répondre aux normes en vigueur afin de présenter un bon rendement énergétique et les bureaux devront respecter la réglementation thermique RT 2012.

A ce titre, le dossier présente le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) d'Île-de-France et indique que le projet répond aux recommandations n°13 « favoriser la sobriété, l'efficacité énergétique et l'essor des énergies renouvelables locales ayant un faible impact sur la qualité de l'air » et n°14 « poursuivre les actions visant à une diminution des émissions de composés organiques volatils et de particules fines et ultrafines ». Sur ce point, le dossier annonce que le projet respectera la réglementation thermique des bâtiments RT 2012 ainsi que les normes en vigueur pour les nouveaux équipements, sans en préciser les modalités de mise en œuvre. Le dossier n'aborde par le recours aux énergies renouvelables.

L'autorité environnementale rappelle que le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) a été intégré dans le volet Air du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE), qui s'y substitue.

Les mesures et objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France sont également présentés. Le dossier indique sur ce point que les déplacements seront optimisés (chargement maximum des poids-lourds), les vitesses de circulation seront réduites en cas de pic de pollution et des véhicules émettant le moins possible d'oxydes d'azote et de particules fines, seront utilisés lors des livraisons au cœur de l'agglomération.

S'agissant de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques générés par le projet (oxydes d'azote et particules fines), émis par les poids-lourds, véhicules légers et chaudières, le dossier indique page 95 qu'il n'y a pas « d'habitation ou d'élément sensible sous l'influence directe de la future exploitation ». Le dossier aurait pu toutefois noter la présence d'employés sur le site.

Le porteur de projet devra respecter les préconisations du schéma régional climat air énergie (SRCAE) d'Île-de-France et notamment l'objectif URBA 1.4 qui impose de prévoir dans les opérations d'aménagement la mise en application des critères de chantiers propres. Il devra également respecter la mesure d'accompagnement n°7 du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), qui prévoit de réduire les émissions de particules dues au chantier.

Enfin, l'autorité environnementale rappelle qu'un repérage des matériaux contenant de l'amiante devra être réalisé préalablement à la démolition du bâtiment de montage, conformément à l'article R.1334-19 du code de la santé publique. Si la présence d'amiante est avérée, des travaux de retrait des matériaux concernés devront être réalisés par une entreprise certifiée pour le désamiantage, conformément aux articles R.4412-94 et suivants du code du travail.

S'agissant des nuisances sonores, les sources de bruit générées par le projet sont le trafic routier des voitures et poids-lourds, les chaudières et le groupe froid installé sur une dalle

béton à l'air libre. Une étude prévisionnelle de l'impact de l'activité sur l'ambiance sonore a été réalisée par Accord Acoustique en septembre 2013. D'après cette étude, les mesures prévisionnelles nocturnes ne sont pas conformes aux seuils maximum en 2 points.

Afin de limiter cette nuisance, le dossier préconise la mise en place de silencieux au niveau des entrées d'air des deux chaufferies, sources identifiées comme étant les plus nuisibles. Après insonorisation, les niveaux sonores concernés se situeront alors juste au-dessous de la limite autorisée, d'après l'étude.

Des campagnes de mesures triennales sont prévues, afin de vérifier l'adéquation de ces mesures compensatoires, ce qui est tout à fait pertinent.

Le dossier indique que l'isolation phonique des bureaux devra être soignée sans plus d'éléments de précision.

#### **4. L'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. A ce titre, le dossier propose une synthèse de l'étude d'impact qui reprend effectivement l'ensemble des items du dossier. Bien proportionné aux enjeux du site, ce résumé non technique aurait toutefois mérité d'être davantage illustré.

#### **5. 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'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

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



Jean DAUBIGNY