



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 14 janvier 2021
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet d'extension du parc d'activités « Hauts des Près » situé à Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'extension du parc d'activités « Hauts des Près » à Brie-Comte-Robert (77) et sur l'étude d'impact associée, datée d'octobre 2020. Il est émis dans le cadre d'une demande de permis d'aménager.

Le parc d'activités existant des « Hauts des Près » qui s'étend sur 15.9 hectares a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale (préfet de région) le 18 juillet 2016. Cet avis mettait en avant les impacts du projet sur les terres agricoles et sur les déplacements. Un projet d'entrepôt de stockage de matières combustibles, de 45 000 m² de surface de plancher a ensuite été réalisé au sein de ce parc d'activités. Deux bâtiments d'ampleur plus modérée sont par ailleurs en chantier pour une fin de travaux prévue en 2021.

Le projet d'extension du parc d'activités des « Hauts des Près » se développe, en continuité du parc d'activité existant, sur environ 16 hectares de terres agricoles et prévoit l'implantation d'activités logistiques sur un lot d'une superficie de 109 089 m² (Lot 1) et d'activités industrielles ou artisanales sur un second lot (Lot 2) d'une superficie de 44 259 m². Une voirie interne est par ailleurs aménagée.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet d'extension concernent la gestion de l'eau, les déplacements et pollutions associées, la consommation des espaces agricoles, l'artificialisation et les milieux naturels ainsi que le paysage.

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

- actualiser l'étude d'impact en intégrant les effets du trafic généré par le(s) bâtiment(s) prévus sur le Lot 2 ;
- développer l'impact du projet sur la qualité de l'air vis-à-vis de l'aire d'accueil des gens du voyage située aux abords directs du projet et présenter le cas échéant des mesures concrètes de réduction ;
- présenter dans l'étude d'impact les caractéristiques des différents sites envisagés pour l'implantation du projet et préciser comment le critère de desserte multimodale a été pris en compte dans le choix retenu ;
- compléter le dossier qui sera mis à la consultation du public par un véritable résumé non technique de l'étude d'impact.

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

*Avis disponible sur les sites Internet de la MRAe <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/ile-de-france-r20.html>
et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France*

Préambule

La MRAe a été saisie le 16 novembre 2020 pour avis sur le projet d'extension du parc d'activité « Haut des près » à Brie-Comte-Robert (77), dans le cadre de la procédure de permis d'aménager, le dossier ayant été reçu le 16 novembre 2021.

Cette saisine étant conforme au IV de l'article R.122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE). Conformément au IV de l'article R122-7 du même code, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter du 16 novembre 2020.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 20/11/2020. La MRAE a pris en compte sa réponse en date du 17/12/2020 .

La MRAe a pris connaissance de l'avis émis par l'Autorité environnementale (préfet de la région Île-de-France) le 18 juillet 2016 portant sur le premier projet de parc d'activités « Hauts des Près ».

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 14 janvier 2021 en conférence téléphonique. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet sur le projet d'extension du parc d'activités « Hauts des Près » situé à Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne).

Étaient présents et ont délibéré : Éric Alonzo, Noël Jouteur, Jean-Jacques Lafitte, François Noisette, Philippe Schmit.

Était excusée : Catherine Mir.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Ruth Marques, coordinatrice, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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.

Cet avis doit être joint au dossier de consultation du public.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet.....	4
3 Qualité de l'étude d'impact.....	7
4 Analyse des enjeux environnementaux.....	7
4.1 Gestion de l'eau.....	8
4.2 Déplacements et pollutions associées.....	8
4.3 Consommations d'espaces agricoles, artificialisation des sols.....	12
4.4 Milieux naturels.....	13
4.5 Paysage.....	14
4.6 Impacts cumulés avec les autres projets.....	14
5 Justification du projet retenu.....	15
6 Information, consultation et participation du public.....	15

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

Le projet d'extension du parc d'activités des « Hauts des Près » à Brie-Comte-Robert 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 39^{o1}).

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

Le présent avis est rendu à la demande de la commune de Brie-Comte-Robert dans le cadre de la procédure de dépôt de permis d'aménager. Il porte sur l'étude d'impact datée d'octobre 2020².

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

2 Contexte et description du projet

La demande de permis d'aménager porte sur l'extension du parc d'activités des « Hauts des Près ». Ce parc d'activité est situé au nord-est de zones d'aménagement concerté (ZAC) à vocation d'activités Midi de la Plaine et du Tubœuf, sur la commune de Brie-Comte-Robert dans le département de la Seine-et-Marne.

La première phase du parc d'activités des « Hauts des Près » vise à accueillir sur 15.9 hectares des activités artisanales et de logistique : elle est en cours de réalisation. Elle a fait l'objet d'une étude d'impact en 2015, d'un avis de l'autorité environnementale (préfet de région) le 18 juillet 2016 dans le cadre d'un premier permis d'aménager. L'avis n'évoque pas de perspective d'extension du parc d'activités. Un entrepôt de stockage de matières combustibles (Panhard Développement), de 45 000 m² de surface de plancher, a donné lieu à un avis de la MRAe le 13 février 2018, puis à un permis de construire a été livré en septembre 2020.. Deux autres bâtiments sont en chantier pour une fin de travaux prévue en 2021.

- 1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m² et les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m².
- 2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

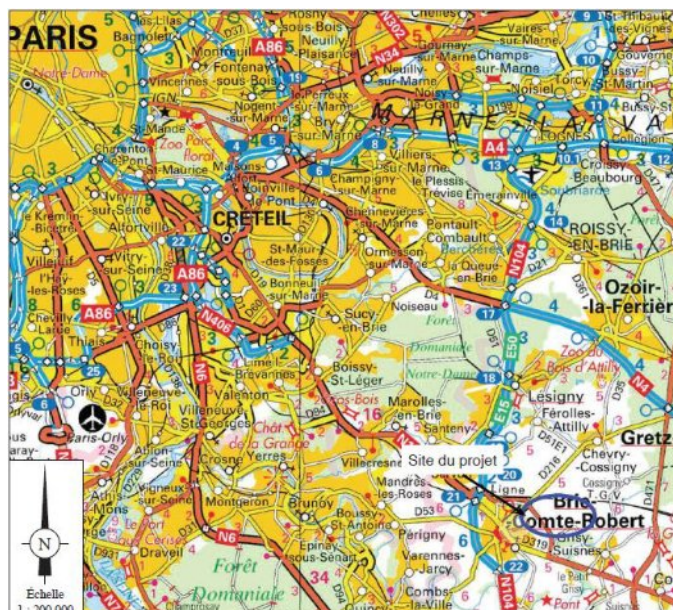


Figure 1: Plan de situation (Source : étude d'impact, page 161)

Les terrains d'implantation de l'extension projetée, d'une superficie d'environ 16,3 hectares en continuité de la première phase, sont actuellement des terres agricoles cultivées en céréales, maïs et betteraves.

Ils sont éloignés des principales zones d'habitations (sauf de l'aire des gens du voyage installée au sud du projet) et de tout équipement sensible (sanitaires, scolaires, culturels et sportifs).

L'ensemble de la zone d'activité (existant et extension) est délimitée par :

- la RD 316 à l'ouest, qui relie notamment la commune à la N104 (la Francilienne) ;
- l'avenue du Général de Gaulle (RD 216) au nord ouest
- des merlons sur lesquels est projeté l'implantation d'un parc photovoltaïque qui séparent le site de la ligne TGV, au nord ;
- le ru « Les Prés le roi » au sud ;
- des terrains cultivés à l'est.

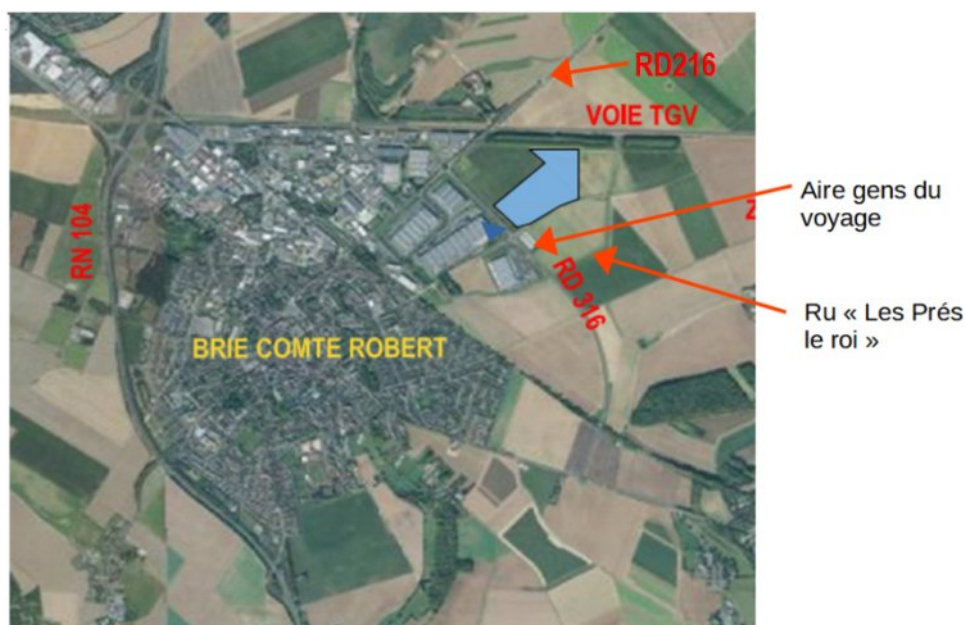
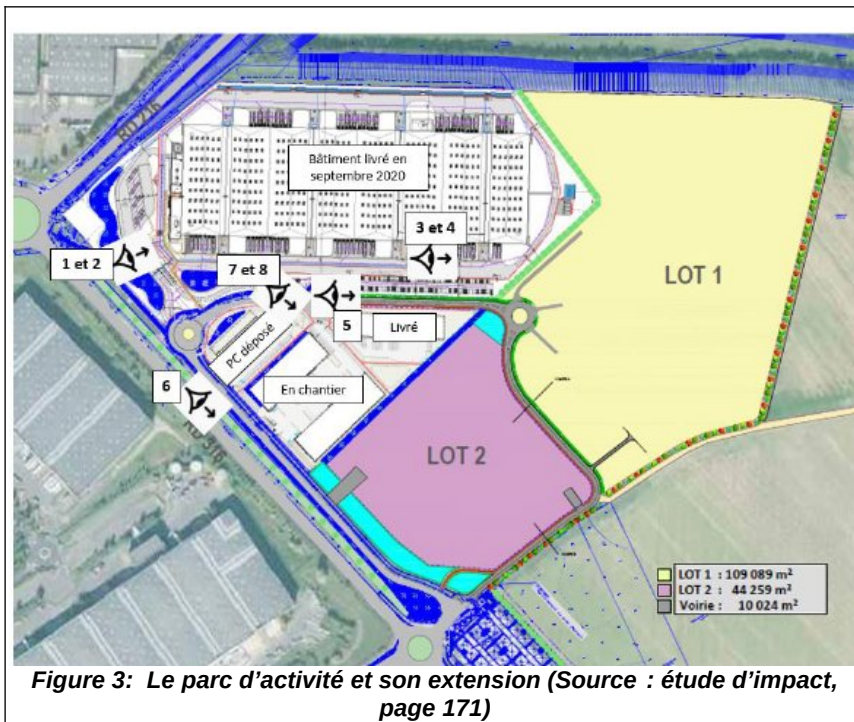


Figure 2: Photographie environnement proche (Source : dossier permis d'aménager, légendes à droite MRAE)

L'extension projetée est destinée à l'implantation d'activités logistiques sur un lot d'une superficie

de 109 089 m² (Lot 1) et d'activités industrielles ou artisanales sur un second lot (Lot 2) d'une superficie de 44 259 m². Des « espaces communs », selon la terminologie de l'étude d'impact, constitués des voiries (chaussées + trottoirs/piste cyclable + noues) et des espaces verts seront réalisés. Ils représentent une surface totale de 9 474 m².



La MRAe note que l'étude d'impact présente les travaux pour les parties communes et ne présente pas à ce stade les travaux concernant les bâtiments et aucune indication n'est donnée sur la durée des travaux.

D'autre part, le parc d'activités s'installe à proximité d'une aire d'accueil des gens du voyage. Cette aire initialement située dans l'emprise de la première phase du parc d'activités a été déplacée au sud de l'extension pour permettre l'implantation du projet à l'occasion de la tranche n°1 (cf. figures 3 et 5).



L'avis de 2016 mentionnait qu'il manquait l'étude des impacts du projet sur cette aire (en particulier les conditions de déplacement de l'aire au sud du projet). La présente étude ne décrit pas de

manière satisfaisante les impacts du projet sur cette aire du point de vue sanitaire (bruit et pollution de l'air). L'impact est uniquement décrit en termes d'accès.

3 Qualité de l'étude d'impact

Sur la forme, la MRAe note que l'étude d'impact mêle aux éléments de la présente étude des éléments issus d'études d'impact antérieures (de 2016 pour la création du parc et de 2018 pour le projet d'entrepôt logistique de Panhard Développement) et fait aussi apparaître des éléments indiqués comme obsolètes (page 20), ce qui nuit à la bonne appréhension du projet.

L'état initial présente les différents enjeux, à l'exception du paysage dont la description est absente. Une synthèse des enjeux a été réalisée (page 154) et en offre une vue synthétique et hiérarchisée. La cartographie des enjeux en page 159 mérite toutefois d'être complétée par l'enjeu lié à la gestion des eaux. La méthodologie utilisée pour qualifier les impacts du projet en fonction de l'enjeu et de l'effet produit par le projet est présentée en page 175.

La MRAe remarque que la caractérisation de l'état initial des enjeux liés à l'eau (vulnérabilité de la nappe, infiltration à la parcelle, mesures de gestion concernant la réduction d'usage de pesticides et produits phytosanitaires), aux déplacements (desserte en TC) a également été complétée et précisée suite aux remarques émises par l'autorité environnementale dans ses avis de 2016 et de 2018.

La MRAe constate par ailleurs que le résumé non technique n'est pas joint au dossier. Le résumé non technique annoncé au sommaire correspond en fait à l'étude écologique, ce qui ne correspond pas à l'objectif de ce document, essentiel pour le public. En effet, un résumé non technique doit permettre au lecteur d'acquérir une vision synthétique du projet, des enjeux du territoire susceptibles d'être impactés et des mesures associées sur toutes les thématiques et non uniquement sur un enjeu ciblé.

La MRAe recommande de compléter le dossier qui sera mis à la consultation du public par un résumé non technique de l'étude d'impact, tel qu'exigé à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Enfin, pour la MRAe, la description du projet est trop sommaire. Les espaces communs ne sont ni dimensionnés précisément, ni délimités clairement en plan / coupes / surfaces (noues, espaces verts, voirie, piste cyclable...).

4 Analyse des enjeux environnementaux

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

- la gestion de l'eau,
- les déplacements et pollutions associées,
- la consommation des espaces agricoles, l'artificialisation des sols,
- les milieux naturels,
- le paysage.

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

Par ailleurs, la MRAe relève qu'aucune étude de pollution des sols n'a été réalisée. L'étude d'impact se base sur l'étude réalisée en 2016 sur la parcelle voisine (page 124). Le maître d'ouvrage prévoit la réalisation d'une nouvelle étude des sols (page 216).

La MRAe recommande de présenter les conclusions de la nouvelle étude de pollution des sols sur l'ensemble du site d'étude avant sa mise à disposition du public.

4.1 Gestion de l'eau

La MRAe note que le projet relève d'une procédure Loi sur l'Eau au titre de la rubrique 2.1.5.0 « Rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol ». L'état initial relatif à l'eau est décrit dans l'étude d'impact : le maître d'ouvrage, conformément à une recommandation de l'avis de la MRAe sur le projet d'entrepôt « Panhard Développement » de 2018, a précisé la caractérisation de la vulnérabilité de la nappe de Champigny aux pollutions comme un enjeu fort d'autant plus que la capacité d'infiltration est moyenne à forte sur le site (page 37)..

La MRAe constate que l'étude d'impact n'indique pas la quantité de surface imperméabilisées par le projet d'extension. Cet élément n'apparaît que dans le dossier Loi sur l'Eau³ où on apprend que le taux d'imperméabilisation devrait être de l'ordre de 60-70 % pour les lots aménagés et n'est pas connu pour les voiries qui seront construites. Ces données doivent apparaître dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, l'étude d'impact relève que la zone d'implantation du projet ne comprend aucun périmètre de protection de captage d'eau potable (page 109).

Afin de réduire la vulnérabilité de la nappe au projet, le maître d'ouvrage prévoit de gérer les eaux pluviales en favorisant l'infiltration à la parcelle conformément au PLU et au SDAGE⁴ en vigueur. Le maître d'ouvrage se base sur les tests de perméabilité réalisés pour la tranche n°1 du parc d'activités et en extrapole les résultats à la zone du projet (page 33)⁵. De plus, il indique que la gestion des eaux pluviales du site doit faire l'objet d'une étude spécifique pour respecter les principes d'infiltration à la parcelle (page 111). Selon la MRAe, des tests supplémentaires d'infiltration doivent être réalisés sur la zone d'implantation du projet afin de s'assurer qu'une infiltration est bien possible. En particulier, l'étude d'impact devra préciser si les tests d'infiltration prévus « *au quatrième semestre de l'année 2020* » (page 200) ont bien été réalisés et quelles en sont les conclusions.

Afin de minimiser le risque de pollution des eaux souterraines, il est prévu un traitement des eaux pluviales par séparateur à hydrocarbures et par décantation dans des noues, avant infiltration dans les sols non pollués. Sur les surfaces polluées, des noues de voiries seront étanchées grâce à une géomembrane empêchant l'infiltration. Le maître d'ouvrage doit préciser à quels endroits exactement ces techniques seront utilisées, une fois que l'état de pollution des sols sur la parcelle sera connu. La MRAe note qu'aucun rejet en cours d'eau n'est prévu et que l'usage de pesticides et produits phytosanitaires est également interdit pour l'entretien des espaces extérieurs et publics (page 202)⁶.

Par ailleurs, le niveau de nappe liée à l'aquifère « Calcaire de Brie du Rupélien » n'est pas connu précisément. La pose de piézomètre permettra de surveiller le niveau de nappe (page 190). La MRAe note que le projet ne prévoit aucun sous-sol.

L'analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE est développée en page 240. Le SDAGE Seine-Normandie de 2010-2015 est pris en référence suite à l'annulation du SDAGE de 2016-2021. Le maître d'ouvrage s'engage à respecter ses prescriptions. Le projet prévoit une consommation modérée en eau : la totalité du parc d'activités (projet initial et son extension) prévoit un besoin de 7 500 m³/an.

La MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact avec les résultats des tests d'infiltration complémentaires, permettant de vérifier qu'une gestion des eaux pluviales à la parcelle est possible.

4.2 Déplacements et pollutions associées

Déplacements motorisés

3 Pièce annexe de l'étude d'impact

4 PLU : Plan Local d'Urbanisme, SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

5 Ces tests ont été réalisés en 2014 d'après le dossier loi sur l'eau

6 cf. recommandation de l'avis du 13 février 2018 de la MRAE sur le projet Panhard Développement

L'étude d'impact rappelle que le site bénéficie d'un accès direct à la route départementale RD316 qui relie la commune de Brie Comte Robert à la route nationale RN104 (Francilienne). Il est également situé à proximité de la route départementale RD216 qui comporte une piste cyclable.



Figure 5: Les RD 216 et 316 (rappel)

La RD 316 est l'unique axe de desserte des zones d'activités Tuboeuf (de l'autre côté de la RD316) et Hauts des Près (phase 1) et comporte une part importante de poids-lourds. L'étude d'impact indique qu'elle est particulièrement chargée sur sa partie ouest, entre la RD216 et la Francilienne où on mesure près de 12 550 véhicules/jour dont 18 % de poids-lourds (page 103). Une étude de trafic a été réalisée en juillet 2020 en prenant comme scénario de référence un projet de messagerie de surface de plancher (SDP) de 14 280 m² situé sur le Lot 1

afin d'étudier les impacts du projet sur les déplacements. Il n'est rien dit en revanche sur le futur bâtiment du Lot 2 et sur le trafic qu'il pourrait générer. Or, selon la MRAe, cet impact peut être dimensionnant.

D'un point de vue méthodologique, l'étude prend en compte, dans les différents scénarios étudiés⁷, les projets connexes du site à savoir l'entrepôt logistique de Panhard Développement de 48 000 m² déjà construit et le développement d'une plate-forme agroalimentaire de 12 000 m² dont les travaux devraient s'achever en 2021. Cependant, la MRAe remarque que les comptages utilisés ne sont pas datés alors que l'étude date de juillet 2020. Leur représentativité dans le contexte sanitaire actuel doit donc être confirmée en fonction de la date, compte tenu des périodes de confinement. De plus, les cartes restituées mélangent des données de comptages et des données de simulation et il n'est pas expliqué la méthodologie pour le calage de ces données.

Les conclusions de l'étude de trafic sont présentées dans l'étude d'impact (page 211) : le projet prévoit la génération de 920 mouvements par jour, dont 400 mouvements de véhicules légers (VL) et de 520 mouvements de poids-lourds (PL), ce qui représente 80 mouvements de VL par heure et 50 mouvements de PL par heure en heure de pointe. Selon l'étude, ce trafic a des impacts essentiellement sur la RD 316 (+5% par rapport à la situation au fil de l'eau et +10 % par rapport à la situation actuelle). La synthèse de l'étude indique que l'impact sur les giratoires de la RD 316 au niveau local et sur les diffuseurs de la Francilienne reste acceptable (page 4 de l'étude de trafic). Ces chiffres et conclusions mériteraient d'apparaître dans l'étude d'impact. En effet, il y est simplement décrit que « *les carrefours avoisinant le projet devraient avoir des réserves de capacité suffisantes pour fonctionner correctement et les flux prévus par l'étude de trafic ne devraient pas créer de congestion* ».

En revanche, l'impact sur la Francilienne n'est pas suffisamment développé. En effet, la Francilienne a un flux de 3 500 upv⁸/h/sens à l'heure de pointe du matin HPM et 4000 upv/h/sens en situation fil de l'eau, pour une capacité d'environ 4000 upv/h/sens (deux voies de circulation). Le projet risque donc d'aggraver la congestion sur la Francilienne déjà constatée au nord de Brie-Comte-Robert. Ces problèmes de fonctionnement pourraient encourager la traversée de la ville-déjà d'une très faible utilisation de son contournement Nord.pourtant , qui souffre

Modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière

L'étude d'impact indique page 105 que la communauté de communes de l'Orée de la Brie « a pour objectif de promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture, avec notamment la réalisation d'un réseau permettant de relier les 4 communes et leurs quartiers résidentiels ou d'ac-

7 Dont scénario au fil de l'eau c'est-à-dire sans mise en œuvre du projet

8 UVP= Unité de Voiture Particulière, 1 VL = 1 upv et 1 PL = 2 upv

tivités. Le but est de créer un maillage complet du territoire avec un raccordement à toutes les communes frontalières pour faciliter les déplacements non motorisés en toute sécurité d'ici 2030.

Alors qu'elle note (page 104) que « la voiture est le mode très dominant », l'étude d'impact rappelle également que « les réflexions sur les liaisons douces sont engagées depuis plusieurs années à Brie-Comte-Robert. Un plan des liaisons douces a été réalisé en ce sens en 2004. Depuis, un maillage continu est en cours sur l'ensemble du territoire communal, avec des liaisons avec les communes voisines ».

Le réseau de transport en commun et de liaisons douces du secteur est décrit (page 104 et suivante), notamment par des cartes de lignes de bus et des pistes cyclables existantes et projetées (page 105-106). D'après la carte en page 105, le projet se trouve à proximité de plusieurs lignes de bus situées sur la RD216, deux d'entre elles desservant la gare du RER E. Une piste cyclable existe également sur la même voie et une carte en page 106 semble indiquer qu'une nouvelle piste cyclable serait prévue d'ici 2030 par la communauté de commune le long de la RD316.

L'étude d'impact identifie en page 106 comme un « enjeu moyen » le fait que le site d'étude ne soit pas directement accessible pour les piétons et les cyclistes « puisque l'un des seuls accès, la RD316 ne dispose pas d'aménagement dédié ».

Compte tenu de l'intérêt environnemental et de l'investissement de la commune et de la communauté de communes de l'Orée de la Brie sur le sujet, la MRAE considère de son côté la contribution du projet au développement de ces modes comme un enjeu fort. Elle prend donc note du projet de pistes cyclables prévues dans le permis d'aménager.

Stationnement

Concernant l'offre de stationnement pour les 250 employés⁹, il est indiqué qu'elle est « d'environ 175 places VL classiques, auxquelles viennent s'ajouter des places PMR, des places réservées aux 2 roues ainsi qu'environ 35 places réservées aux véhicules électriques. Une possibilité d'extension du parking employé est envisagée pour rajouter 45. places VL. Les visiteurs disposeraient quant à eux d'un parking d'une dizaine de places » (page 211).

L'étude d'impact ne présente aucune mesure d'optimisation et de facilitation visant à réduire l'usage de la voiture individuelle et favoriser, pour les employés habitant à proximité, l'usage des transports en commun ainsi que des modes actifs et notamment du vélo et le nombre de places de stationnement destinées aux vélos n'est pas fourni

La MRAE recommande de :

- détailler la méthodologie employée pour la réalisation de l'étude de trafic et de préciser la date à laquelle ont été réalisés les comptages ;**
- actualiser l'étude de trafic avec le(s) bâtiment(s) du Lot 2 et ses conclusions dans l'étude d'impact ;**
- préciser les flux de poids lourds (PL) engendrés par le projet vers la RN104 qui est accessible par la RD316 et la RD319, qui ne sont pas ou peu développés dans l'étude ;**
- expliquer dans l'étude d'impact les mesures prises pour favoriser d'utilisation de modes actifs.**

Circulations des engins agricoles

L'étude d'impact identifie à l'ouest du site (page 107), le chemin rural de Brie à Cossigny et il est indiqué qu'il serait conservé pour le passage des engins agricoles (page 195).

Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air est présenté par des cartes Airparif des différents polluants (dioxyde d'azote, benzène, PM 10 et PM 2,5). Il est indiqué que la station de mesure AirParif la

9 Estimé à 500 pour la totalité du parc d'activités dont 250 pour le présent projet d'extension (page 191)

plus proche du site d'étude est « celle de Montgeron, à environ 12 km à l'Ouest, de typologie urbaine qui mesure essentiellement le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₃) » (page 137). Les graphiques présentés par l'étude d'impact datent de 2012 (page 137), Selon la MRAe, compte-tenu de la présence de l'aire des gens du voyage à proximité directe du parc d'activités, il est nécessaire de fournir des données plus récentes, désormais disponibles, pour obtenir un état actualisé de la qualité de l'air.

La carte annuelle des moyennes de concentrations en dioxyde d'azote montre des niveaux entre 20 et 25 microgrammes/m³ et entre 15 et 20 microgrammes/m³ pour les PM₁₀ pour l'année 2018 (pages 138-139)¹⁰. Pour l'année 2019, globalement l'indice Citeair¹¹ est faible pendant 276 jours de l'année et moyen sur 52 jours sur la commune de Brie-Comte-Robert. L'étude d'impact conclut que la qualité de l'air au droit du site est globalement bonne (page 139) et que l'enjeu est donc faible.

Or d'une manière générale, les impacts permanents du projet sur la qualité de l'air sont très succinctement présentés (page 217) : l'étude d'impact n'évalue pas les impacts dus au surplus de trafic généré par l'extension du parc d'activités « Hauts des Près » et aux rejets atmosphériques des activités qui s'y installeront. L'étude reste très générale sur ce point, ne s'intéresse qu'aux impacts sur le climat (rejets de CO₂). Selon l'étude d'impact, « l'impact sur le climat en phase d'exploitation est moyen, en raison de rejets atmosphériques liés aux véhicules transitant sur le site ainsi qu'aux potentielles chaudières des bâtiments », mais il n'y a aucune quantification de l'impact n'est produite. Cet impact doit prendre en compte l'ensemble des émissions induites par le projet, du fait de l'augmentation des trafics de marchandises par voie routière qu'il permettra, sans possibilité de transfert vers des modes moins polluants et moins générateurs de gaz à effets de serre. La MRAe note aussi que dans l'encadré p. 217 relatif à l'impact initial, l'étude d'impact considère que le réchauffement climatique induit par les émissions anthropiques de gaz à effet de serre ne seraient qu'une hypothèse¹², ce qui n'invite évidemment pas à traiter sérieusement ce problème environnemental majeur. La MRAe note que des mesures de réduction des émissions de polluants sont présentées page 199 pour la phase chantier mais pas pour la phase exploitation.

Or ces activités peuvent générer des polluants tels que les particules fines ou le dioxyde d'azote. En particulier, les émissions des poids lourds sur les axes routiers dans la zone d'étude ne sont pas présentées, alors que la MRAe le préconisait déjà dans son avis de 2018 sur le projet de Panhard Développement.

La MRAE recommande :

- **de développer l'analyse de l'impact du projet sur l'effet de serre, incluant celui du trafic de poids lourds induit par la plateforme ;**
- **sur la qualité de l'air, notamment en phase exploitation, et au regard de l'aire d'accueil des gens du voyage située aux abords directs du projet, et de présenter le cas échéant des mesures de réduction.**

Bruit

Le site d'étude se trouve dans un secteur affecté par le bruit sur une bande de 300 m de part et d'autre de l'axe de la voie ferrée située au nord du site, comme le montre la carte de classement sonore des infrastructures terrestres (page 131), qui situe la ligne TGV en catégorie 1 la plus bruyante (niveaux sonores entre 76 et 81 dB). Des cartes de bruit (bruit routier et bruit ferroviaire) apparaissent page 130 mais sont relativement anciennes (« situation 2005-2007 »). Il convient d'actualiser ces données. D'après la carte de bruit routier page 130, le site du projet ne semble pas du tout exposé, alors que l'étude d'impact indique plus loin que les niveaux de bruit sont « faibles à moyennement élevés, avec un maximum de 65 dB en extrémité Nord de la zone » (page 131). Par ailleurs, ces cartes de bruit ne détaillent pas les niveaux de bruit liés à la RD 316

¹⁰ Valeurs limites de 40 microgrammes/m³ pour le NO₂ et de 30 microgrammes/m³ pour les PM₁₀ fixées au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la région

¹¹ Common information to European air, indice de qualité de l'air

¹² « Ces quantités importantes seraient aujourd'hui responsables d'une augmentation sensible de la température terrestre »

dans la partie ouest alors que ces niveaux de bruit ont dû augmenter depuis la situation de référence « 2005-2007 » compte-tenu du développement de l'activité du secteur.

La MRAe note en particulier qu'aucune mesure de bruit in situ n'a été réalisée pour intégrer celui engendré par l'activité de l'entrepôt logistique Panhard Développement déjà construit, afin de mieux caractériser l'état initial du site. Pourtant, le [site internet](#)¹³ dont sont issues les cartes de bruit présente des cartes d'évolution de bruit qui auraient pu être utilisées.

De plus, les impacts liés aux nuisances sonores de la future zone d'activité ne sont pas étudiés. Le pétitionnaire précise que l'impact sur l'environnement sonore sera moyen, puisque le projet modifie une zone agricole en zone d'activité dans un secteur affecté par le bruit de la voie ferrée (page 217 de l'étude d'impact). Aucune modélisation du bruit engendré par l'augmentation du trafic des véhicules de l'intégralité de la zone d'activités une fois les travaux achevés n'a été produite. La MRAe note également que les habitations les plus proches (aire des gens du voyage au sud du parc d'activités, Ferme de la Borde à 500 mètres et premières maisons situées à 1km) n'ont pas été identifiées. Les nuisances sonores des phases de travaux et d'exploitation sur ces habitations n'ont pas été évaluées, bien que l'impact soit qualifié de moyen (page 198). Aucune mesure de réduction n'est envisagée.

La MRAe recommande de mieux caractériser l'augmentation des niveaux sonores liée aux nouvelles activités qui s'installeront sur le parc d'activités (projets en cours et extension prévue) par rapport à l'aire d'accueil des gens du voyage jouxtant le projet et aux maisons les plus proches.

4.3 Consommations d'espaces agricoles, artificialisation des sols

Le site d'implantation d'une surface de 16 ha affecte deux exploitations agricoles¹⁴ destinées en majorité à la production de cultures céréalières, mais aussi de maïs, betterave et pommes de terre. L'enjeu lié à la présence d'espaces agricoles est qualifié de moyen (page 72) ;

L'impact du projet est qualifié de fort (page 209) sur les points suivants :

- la fragilisation économique de deux exploitations agricoles,
- le potentiel agronomique du périmètre, les sols concernés étant de très bonne qualité agronomique,
- la fonctionnalité de l'espace agricole : le projet est en continuité de l'espace urbanisé mais il contribue au morcellement global de l'espace agricole et à l'augmentation de la pression foncière.

L'étude d'impact qualifie toutefois au final l'impact du projet sur l'activité agricole de moyen, « en raison de la taille importante des filières agricoles concernées ».

Ces exploitations ont déjà subi une diminution de leur superficie agricole utilisée (SAU) à l'occasion de la phase 1 du projet. Il serait donc nécessaire de rappeler, pour chaque d'elle, les surfaces perdues à cette occasion pour permettre une vision complète et actualisée des surfaces.

La MRAe constate que selon le PLU, l'emprise des lots à commercialiser s'inscrit dans un secteur d'extension urbaine dédiée à l'activité économique (zone 1AUXb).

Elle considère toutefois cette consommation d'espaces agricoles comme un enjeu fort du territoire, en raison notamment de la bonne qualité des terres concernées et d'éventuels effets cumulés liés à d'autres projets voisins, éventualité d'ailleurs signalée dans l'étude d'impact. L'avis de 2016 mentionnait en outre déjà l'enjeu de continuité agricole.

Le rapport indique par ailleurs que les parcelles concernées sont « très probablement irriguées » (page 94). Il conviendra de s'assurer que l'aménagement envisagé n'entraînera pas par exemple la destruction d'équipements de forage.

L'étude d'impact indique en outre que « la poursuite de l'étude agricole s'attachera à proposer des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation agricole collective afin de prendre en compte l'ensemble de ces impacts sur l'économie agricole locale » (page 210). La MRAe rappelle en effet que le projet devra faire l'objet d'une procédure de compensation collective agricole et que

13 http://bruit.seine-et-marne.fr/cartes/D_Brie-Comte-Robert

14 7 % de la SAU de l'exploitation agricole A et 3,5 % de l'exploitation agricole B

l'étude préalable devra donner lieu à un avis de la CDPENAF¹⁵.

L'étude d'impact indique enfin que « les impacts pourront être précisés après les entretiens avec les agriculteurs concernés par le projet », qui n'avaient donc pas encore été consultés au stade de son élaboration.

Même si l'impact du projet sur la perte de terres agricoles est conforme aux décisions prises à l'échelle des documents d'urbanisme, la MRAe attend une analyse plus approfondie des effets du projet sur cette thématique. Alors qu'un objectif de zéro artificialisation nette a été annoncé sur le plan national, l'étude d'impact doit présenter les impacts cumulés du projet sur les espaces agricoles concernés, leur pérennité et les services écosystémiques rendus par ces espaces.

La MRAe recommande de joindre au dossier l'étude préalable de compensation agricole.

4.4 Milieux naturels

Pour caractériser l'état initial des milieux naturels du site, le maître d'ouvrage a réalisé un inventaire des espaces naturels protégés (page 44) : aucune ZNIEFF, aucun site Natura 2000, espace naturel sensible ou espace d'intérêt écologique majeur n'a été répertorié dans l'emprise du projet ou à proximité immédiate. L'état initial est bien développé et documenté et l'étude écologique complète.

Selon l'étude d'impact, « à l'échelle du SRCE, l'aire d'étude ne participe pas à la Trame verte et bleue régionale. Toutefois, des précautions seront à prendre au regard de la sous-trame bleue constituée par le Ru des Prés le Roi, en marge au sud-est de l'aire d'étude » (page 54).

En 2016, bien que le projet de la tranche n°1 n'avait pas d'impact sur les continuités écologiques régionales identifiées au SRCE, l'avis de l'autorité environnementale indiquait que l'étude d'impact, n'évaluait pas l'impact sur les continuités locales. La MRAe réitère cette remarque. En effet, même si l'étude d'impact identifie la continuité locale de la sous-trame bleue constituée par le r des Prés le Roi présente à 250 mètres au sud du projet et indique que « des précautions seront à prendre au regard de la sous-trame bleue constituée par le Ru des Prés le Roi, en marge au sud-est de l'aire d'étude » (page 54), aucune de ces précautions n'est explicitée.

D'un point de vue floristique, l'étude d'impact indique qu'il n'y a pas d'enjeu particulier (page 63) : deux passages flore, qui se sont déroulés le 24 mai et le 30 août 2019, ont permis de recenser 75 espèces, dont 71 espèces indigènes et aucune menacée en Île-de-France. L'enjeu principal concerne deux espèces d'oiseaux nicheurs : l'Alouette des champs et la Bergeronnette printanière qui est une espèce protégée au niveau national. L'étude précise que les inventaires avifaunistiques ont été réalisés en 2019 en « période optimale de nidification des espèces » (page 64) et la MRAe note que l'étude écologique fournit la localisation des nids de ces deux espèces.

Pour ce qui concerne la faune, l'étude d'impact note que le projet peut provoquer un dérangement ou une perturbation de la faune, entraîner la destruction des nids de deux espèces protégées, ou même porter atteinte à des espèces remarquables. Pour cette raison, le maître d'ouvrage prévoit :

- d'une part des mesures de réduction comme l'adaptation de l'éclairage des bâtiments vis-à-vis de la faune par exemple. Il est également précisé que « les travaux seront préférentiellement engagés en période automnale ou hivernale, soit en dehors de la période de reproduction des oiseaux et des insectes » (page 192)¹⁶ ;
- d'autre part, d'après l'étude d'impact, des mesures d'accompagnement telles que le choix d'espèces végétales indigènes pour les espaces verts, les bassins végétalisés et les plantations de haies et d'arbres isolés, ainsi que la gestion extensive des espaces végétalisés, qui seront favorables à la réappropriation des milieux par la biodiversité.

15 Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers

16 Cf. recommandation de l'avis de l'autorité environnementale (préfet de région) sur le parc d'activités du 18 juillet 2016

Selon le dossier, « *l'impact résiduel sur les espèces protégées ou à enjeu sera globalement faible, à la suite de l'application des mesures de réduction proposées. Le projet n'est pas de nature à remettre en cause l'état de conservation des populations d'espèces impactées. Dans ces conditions, aucune demande de dérogation à la protection des espèces ne se justifie* » (page 207). La MRAe souligne qu'aucune mesure de suivi n'est proposée par le maître d'ouvrage.

La MRAe recommande que les mesures définies pour préserver la continuité locale de la sous-trame bleue constituée par le ru des Prés le Roi et pour protéger la faune, notamment les espèces protégées, avant et durant les travaux, soient précisées et fassent l'objet d'un engagement du maître d'ouvrage, ainsi que de la mise en œuvre des mesures de suivi nécessaires.

4.5 Paysage

Le site fait partie de l'entité paysagère du Plateau de Brie délimité au sud par la Vallée de l'Yerres et au nord par la Vallée du Réveillon (page 73), sur le site du grand plateau briard ouvert, marqué par des cultures céréalières.

L'étude d'impact note en page 146 : « Le site d'étude est concerné par les 3 axes du PADD du PLU » (...) « *en ce qui concerne l'axe 2, le site d'étude s'inscrit dans le point « Préserver les paysages ouverts et la qualité urbaine garants de l'image briarde » en tant que zone s'inscrivant dans une démarche de limiter les extensions et développer des projets durables; la limite Est de la zone d'étude constitue une limite à l'urbanisation* ».

L'étude d'impact mentionne que l'évolution du paysage engendrée par le projet « *s'inscrit dans la continuité du développement de la ZAC du Midi de la Plaine du Bois implantée au sud du périmètre d'étude* » et qualifie l'enjeu de moyen (page 76).

Depuis le nord du secteur la présence d'un talus boisé le long de la ligne TGV permet de masquer toute vue du site. Sur le reste du site secteur du projet présente toutefois un environnement de faible relief, ce qui favorise les perceptions lointaines du projet.

Pour la MRAe les impacts du projet sur le paysage doivent être appréhendés à différentes échelles.

Or, il n'y a aucune vue montrant les silhouettes des bâtiments que le règlement du secteur permet de réaliser. Les seules vues présentes dans la demande du permis d'aménager, non intégrées à l'étude d'impact, sont très réduites et ne permettent pas de se rendre compte des dimensions du projet. Par exemple, les bâtiments déjà construits au nord de l'entrepôt Panhard Développement ne sont pas intégrés dans les vues. Il n'est ainsi pas possible d'avoir une représentation claire de l'impact visuel et cumulé avec les constructions récentes.

Enfin il manque des précisions sur l'ensemble des plantations de surface et des plantations d'arbres, ainsi que sur les règles applicables, ou que le porteur du projet imposera aux constructeurs par le biais de cahiers des charges, en matière de répartition des surfaces minéralisées et végétalisées (dans les espaces communs comme dans les lots 1 et 2).

La MRAe recommande d'apporter des précisions sur l'insertion paysagère du projet à différentes échelles : vues lointaines à partir de différents points significatifs, silhouette des bâtiments et aménagements de surfaces.

4.6 Impacts cumulés avec les autres projets

Les effets cumulés en termes de trafic sont décrits : les projets du parc d'activités des « Hauts des Prés » générant du trafic comme celui de Panhard Développement (entrepôt logistique de 48 000 m²) et le projet de la tranche n°1 du parc d'activités (projet de plate-forme agroalimentaire de 12 000 m²) ont bien été intégrés à l'étude de trafic. Les pollutions cumulées générées par ces déplacements ne sont toutefois pas évaluées.

Les effets cumulés en termes de travaux sont en revanche insuffisamment évalués. Il est indiqué

que « *Les différents chantiers vont générer un trafic de camions et d'engins de travaux et seront susceptibles de modifier les conditions de circulation des voies concernées (déviation, circulation alternante, ralentissements, etc.).* » (page 247) alors que le phasage des travaux n'est pas connu pour cette tranche n°2.

En ce qui concerne le climat, il est surprenant de lire (page 248) que les effets cumulés, générés notamment par l'ensemble des zones d'activités du secteur, seront positifs. L'étude d'impact ne comporte d'ailleurs pas d'estimation globale des émissions de gaz à effet de serre induites par la réalisation du projet.

Comme cela a été dit, en termes de paysage, la MRAe note qu'en plus d'être insuffisamment décrit, l'impact paysager ne prend pas en compte les autres projets du parc d'activités. En outre, le projet de centrale photovoltaïque, qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 30 novembre 2020, n'est pas pris en compte dans l'évaluation des effets cumulés.

Enfin, la MRAe attend que soient recensés les projets de même nature à l'échelle de la communauté de communes, pour en connaître les éventuels impacts cumulés sur les terres agricoles et naturelles. A ce titre, le chapitre 8 « *Appréciation des effets cumulés avec d'autres projets connus* » (page 242) est très incomplet et nécessite d'être développé.

La MRAe recommande d'étudier les effets cumulés du projet d'extension du parc d'activités avec les autres projets déjà réalisés (entrepôt Panhard Développement) et à venir (tranche n°1 du parc d'activités en cours de travaux et projet de centrale photovoltaïque), notamment en termes de travaux, d'impacts paysagers et climatiques et de consommation d'espaces agricoles et naturels.

5 Justification du projet retenu

L'étude d'impact note en page 173 que « le projet d'extension du Parc d'Activités du Haut des Prés répond à une volonté de la commune de Brie Comte Robert de poursuivre le développement de zones d'activités sur son territoire, dans la continuité de l'actuelle ZAC du Midi de la Plaine et de la ZA du Haut des Prés existante. Dans cette optique, le site le plus proche de ces secteurs a été retenu, permettant d'étendre les zones d'activités de façon optimale, cohérente. En effet, le site retenu est situé dans la continuité de l'agglomération de Brie Comte Robert et des zones d'activités existantes, en zone agricole, sans enjeux environnementaux »

Pour la MRAE il convient de présenter dans l'étude d'impact les caractéristiques des différents sites envisagés pour l'implantation du projet.

L'étude d'impact indique que le projet est conforme au SDRIF en tant que zone d'urbanisation préférentielle et répond aux objectifs du SCoT¹⁷ de la Frange Ouest du Plateau de Brie de développement d'une zone d'activités. Le SDRIF indique toutefois que la localisation des pôles logistiques doit privilégier les sites bénéficiant d'une desserte multimodale.

La MRAE recommande de présenter dans l'étude d'impact les caractéristiques des différents sites envisagés pour l'implantation du projet et de préciser comment le critère de desserte multimodale a été pris en compte dans le choix retenu.

6 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique n'est pas fourni dans le dossier. La MRAe rappelle qu'il doit être joint à l'étude d'impact afin de donner au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets qui y sont traités.

Par ailleurs, le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public sur le projet.

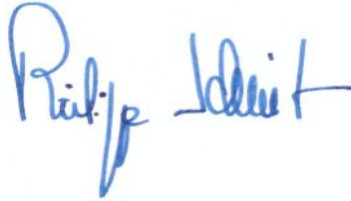
Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environ-

17 Schéma de cohérence territoriale

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

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.

Fait et délibéré à Paris le 14 janvier 2021
Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
Son président,



Philippe Schmit