



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Inspection générale de
l'Environnement et du
Développement durable**

MRAe

**Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE**

**Avis délégué
sur le projet de construction d'un parc industriel et
logistique à Saint-Ouen-l'Aumône et Éragny-sur-Oise (Val-
d'Oise)**

**N° APJIF-2022-074
en date du 01/12/2022**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un parc industriel et logistique localisé entre les communes d'Éragny-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône dans le Val-d'Oise, porté par la société Sigma Cergy-Pontoise, et sur son étude d'impact, datée de septembre 2022. Il est émis dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et de la procédure de permis de construire portant sur le projet.

Le projet s'implante sur un terrain d'une surface de 27,3 ha, dans le parc d'activités des Bellevues, occupé par un parc logistique anciennement exploité par Renault. Il consiste, après démolition des bâtiments et entrepôts existants, en la réalisation d'un parc mixte industriel et logistique composé de trois bâtiments principaux pour une surface de plancher totale de 115 485 m² :

- un bâtiment principal de logistique standard multi-locataire dont les activités concerneront le stockage de matières combustibles de natures diverses, de bois, papier, cartons et matières plastiques (sous forme de marchandises manufacturées et produits de grande consommation) ;
- deux bâtiments dits « clés-en-mains » (dénommés « CeM1 » et « CeM2 »), destinés pour l'un à accueillir des activités industrielles et artisanales et pour l'autre à recevoir des activités de stockage et de logistique portant notamment sur des matières combustibles.

La réglementation ICPE concerne les deux bâtiments accueillant des activités de stockage.

Une partie des espaces extérieurs est aménagée (86 905 m²) pour les aires de stationnement et les voiries. Le reste (73 463 m²) est réservé aux espaces verts et aux bassins d'infiltration. Le projet prévoit d'équiper les trois bâtiments de panneaux photovoltaïques en toiture. Il prévoit également d'installer, à proximité immédiate du site, un point de distribution public d'énergies : gaz naturel liquéfié, électricité et hydrogène.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- le trafic routier généré par le projet et les impacts en résultant (pollutions notamment) ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- l'insertion paysagère ;
- les risques pour la sécurité des biens et des personnes liés au stockage de produits combustibles ;
- la démolition des bâtiments existants et la gestion des déchets qui en résultent ;
- les consommations énergétiques du projet et les émissions de gaz à effet de serre associées.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont :

- de limiter autant que possible le nombre de places de stationnement automobile et de préciser leur organisation et les types de revêtement afin de réduire l'artificialisation des sols et de favoriser les alternatives à la voiture individuelle ;
- de compléter l'analyse des solutions alternatives et la justification des choix retenus en tenant compte des réseaux cyclables et de transport public, de l'empreinte carbone et de la production de déchets générés, de l'implantation du projet et de son intégration paysagère ;
- de préciser pourquoi le projet ne prévoit pas un raccordement de sa partie logistique à l'infrastructure ferroviaire qui le borde et de préciser les démarches qui ont été accomplies en vue de l'utilisation de cette infrastructure, par nature moins polluante que les déplacements carbonés par la route ;
- de confirmer le maintien de l'accès au site par la rue du Gros Murger, à l'est du site, pendant les horaires d'activité et d'en préciser le dessin afin de favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle ;

- de préciser les mesures de protection envisagées pour limiter, si possible à la source, l'exposition aux pollutions sonores des personnes travaillant sur le site ;
- d'inventorier précisément les déchets générés par la démolition des bâtiments existants et de leur voirie et d'estimer l'impact environnemental induit par la gestion de ces matériaux, notamment au regard du potentiel d'émission de gaz à effet de serre ;
- de réaliser un bilan carbone et énergétique du projet qui prennent en compte les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes du projet (chauffage, fonctionnement des équipements, déplacements des employés et transport de marchandises, y compris hors du site).

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	10
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	10
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. Déplacements et pollutions associées.....	11
3.2. Le rejet des eaux pluviales.....	16
3.3. L'insertion paysagère.....	17
3.4. Les risques pour la sécurité des biens et des personnes.....	18
3.5. L'impact environnemental du chantier.....	19
3.6. Les consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre.....	20
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	20
ANNEXE.....	22
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	23

Préambule

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

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

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet du Val-d'Oise pour rendre un avis sur le projet de construction d'un parc industriel et logistique, porté par la société Sigma Cergy-Pontoise, situé à Saint-Ouen-l'Aumône et Éragny-sur-Oise (Val-d'Oise) et sur son étude d'impact datée de septembre 2022.

Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article).

Cette saisine étant conforme au [I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 4 octobre 2022. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 4 octobre 2022. Sa réponse du 25 octobre 2022 est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 1^{er} décembre 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un parc industriel et logistique à Saint-Ouen-l'Aumône et Éragny-sur-Oise (Val-d'Oise).

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

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

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

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

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

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

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet porté par la société Sigma Cergy-Pontoise consiste en la réalisation d'un parc mixte industriel et logistique localisé sur les communes d'Éragry-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône, au sein du parc d'activités des Bellevues, dans le département du Val-d'Oise. Il occupe un terrain d'une surface de 27,3 ha sur lequel était précédemment implanté un site logistique pour la distribution de pièces détachées exploité par Renault Groupe.

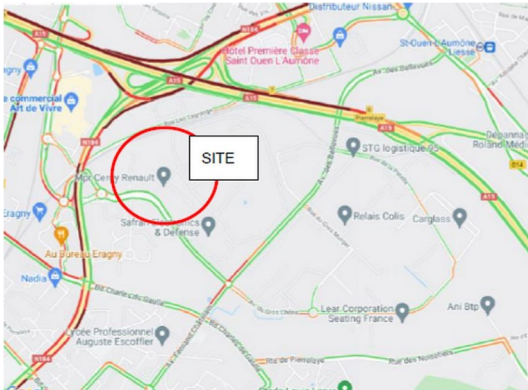


Figure 1: Localisation du site par rapport aux axes routiers à proximité. Source : Étude d'impact p. 21.



Figure 2: Localisation de l'implantation du projet. Source : Étude d'impact p. 7.



Figure 3: Vue aérienne du site et de son environnement proche. Source : MRAe à partir d'une vue Géoportail.

Ce projet comprend (Résumé non technique, p. 5) :

- la démolition des treize bâtiments existants pour une surface de plancher totale de 108 408 m² ;
- la construction de trois bâtiments principaux pour une surface de plancher totale de 115 485 m² ainsi que de locaux techniques (postes de sécurité, locaux abritant les transformateurs électriques) pour une surface de 506 m².

Les trois bâtiments principaux consistent en :

- un bâtiment principal de logistique standard multi-locataire (dénommé « LOG » dans le PC) dont les activités concerneront le stockage de matières combustibles de natures diverses, de bois, papier, cartons et matières plastiques (sous forme de marchandises manufacturées et produits de grande consommation) ;
- deux bâtiments dits « clés-en-mains », destinés pour l'un à accueillir des activités industrielles et artisanales (le bâtiment dénommé « CeM1 » dans le PC) et pour l'autre à recevoir des activités de stockage et de logistique portant notamment sur des matières combustibles (le bâtiment dénommé « CeM2 » dans le PC).

La surface totale imperméabilisée s'élèvera à 112 701 m² pour les bâtiments et 86 905 m² pour les aires de stationnement et les voiries, soit 199 606 m² au total (Étude d'impact, p. 8). Les espaces verts et les bassins d'infiltration représenteront une surface de 73 463 m². L'Autorité environnementale note l'absence d'information concernant la surface originellement imperméabilisée du site et donc l'impact en matière d'artificialisation des sols du projet.

Le bâtiment principal de logistique (LOG) occupera une superficie totale de 79 830 m² (Étude d'impact, p. 8). D'une hauteur de 17,3 m, il sera divisé en seize cellules de stockage, dont les plus grandes auront une surface d'environ 8 000 m². Par ses activités, ce bâtiment relève de la réglementation des ICPE.

Le second bâtiment décrit comme « le bâtiment clé en main d'activité industrielle CeM1 » (Étude d'impact, p. 13) n'accueillera pas d'activités relevant de la réglementation des ICPE d'après la maître d'ouvrage. Conçu pour être divisé en deux cellules d'activité d'environ 6 000 m², ce bâtiment s'étend sur 16 405 m² pour une hauteur de dix mètres.

Le troisième bâtiment appelé dans l'étude d'impact « bâtiment clé en main d'activité logistique CeM2 » (p. 11) aura une hauteur de douze mètres pour et une emprise au sol de 19 485 m². Il sera divisé en deux cellules de stockage d'environ 9 000 m². Il est également concerné par la réglementation des ICPE.

Il est prévu pour ces trois bâtiments une structure poteau-poutre en béton ou une charpente mixte poteaux béton et poutres lamellé-collé. Ils devraient être chauffés par raccordement au chauffage urbain au moyen d'aérotherme à eau chaude. L'étude d'impact précise que le maître d'ouvrage « étudie actuellement la possibilité de raccorder les bâtiments au réseau intercommunal de chauffage urbain géré par la société d'exploitation CENERGY » (p. 14). L'Autorité environnementale regrette que la structure des bâtiments et leur chauffage ne soient pas définis dès l'étude d'impact étant donné l'importance de ces décisions sur l'empreinte environnementale du projet (ressources matérielles et énergétiques mobilisées, impact carbone...).



Figure 4: Vue du projet dans son environnement. Source : Étude d'impact p. 144.



Figure 5: Plan masse du projet. Source : Étude d'impact p. 5.

Le site pourra accueillir près d'un millier de salariés « qui pourront être amenés à être en activité du lundi au samedi, 52 semaines par an, en deux équipes de 8 heures. Suivant la période de l'année, » le site « pourra être amené à être en activité 24h/24 et 7j/7 » (Résumé non technique, p. 16). Le projet comporte plusieurs parkings pour les véhicules légers (988 places de stationnement) ainsi que des zones d'attente pour les poids-lourds (59 places). L'Autorité environnementale note que le nombre de places de stationnement pour véhicules légers est particulièrement élevé, d'autant que les services de transport en commun et les possibilités de favoriser les mobilités actives sont nombreuses dans le secteur. Par ailleurs, peu d'information est fournie concernant le type de revêtement de sol utilisé et la structure du parking.

Pour les activités de logistique, l'étude d'impact précise que les produits stockés seront sur racks et déplacés par des chariots élévateurs (p. 9). L'approvisionnement et l'expédition des produits s'effectueront par des poids-lourds.

Le projet est également soumis à autorisation au titre de la législation sur l'eau (rubrique 2.1.5.0)².

Le projet prévoit également d'équiper les trois bâtiments de panneaux photovoltaïques en toiture et d'installer à proximité immédiate du site « un point de distribution public d'énergies renouvelables (ENR), gaz naturel liquéfié, électricité et hydrogène » (p. 172). L'Autorité environnementale souligne que le gaz naturel liquéfié n'est pas une source d'énergie renouvelable, tandis que l'électricité et l'hydrogène peuvent être de nature très différente selon le procédé de transformation utilisé pour les obtenir. Actuellement, près de 94 % de l'hydrogène en France est obtenu selon un procédé utilisant des énergies fossiles, quand la production par électrolyse avec de l'électricité renouvelable ne représente que 0.04 % du total. Dans ce contexte, l'Autorité environnementale regrette que le dossier n'apporte pas plus de précision quant aux procédés d'obtention de l'hydrogène et de l'électricité, ainsi que des autres formes d'énergies évoquées avec l'adjectif « renouvelable ».

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser :

- les matériaux utilisés pour la structure des bâtiments du projet ;
- le type de chauffage retenu ;
- l'impact du projet sur l'imperméabilisation des sols par rapport à l'état initial.

(2) L'Autorité environnementale recommande :

- de limiter autant que possible le nombre de places de stationnement automobile et de préciser leur organisation et les types de revêtement afin de réduire l'artificialisation des sols et de favoriser les alternatives à la voiture individuelle ;
- réviser l'étude d'impact afin de ne pas créer de confusion concernant la nature des sources énergies qui seront distribuées au public, le gaz naturel liquéfié, l'électricité et l'hydrogène n'étant pas *a priori* des énergies renouvelables, sauf démonstration du contraire suivant les procédés concernés.

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

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- le trafic routier généré et les pollutions associées ;

2 Par ailleurs, en application de l'article L.181-1 du code de l'environnement et au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), le projet est soumis à : autorisation pour les rubriques 1450-1, 1510-1 et 4755-2 ; enregistrement au titre de la rubrique 4331-2 ; déclaration au titre des rubriques 1436-2, 2910-A.2, 2925-1, 2925-2, 4120-2, 4130-2, 4140-2, 4150-2, 4320-2, 4321-2, 4330-2, 4441-2, 4510-2, 4715-2 et 4801-2.

- la gestion des eaux pluviales ;
- l'insertion paysagère ;
- les risques pour la sécurité des biens et des personnes liés au stockage de produits combustibles ;
- les démolitions des bâtiments existants et la gestion des déchets qui en résultent ;
- les consommations énergétiques du projet et les émissions de gaz à effet de serre associées.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact présente de nombreux schémas et cartographies permettant d'illustrer les données associées aux enjeux et aux mesures envisagées. Des études spécifiques ont été réalisées (notice hydraulique, étude acoustique, étude de trafic, étude faune-flore, rapport géotechnique, étude de dangers) qui sont annexées à l'étude d'impact. Certains enjeux sont relativement bien étudiés (risques pour la sécurité des biens et des personnes, gestion des eaux pluviales). Concernant le résumé non technique, il est présenté dans un document séparé et reprend de manière cohérente les informations apportées dans l'étude d'impact.

Cependant, pour l'Autorité environnementale, la qualité de l'étude d'impact est inégale. Certains enjeux environnementaux ne sont quasiment pas traités (consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre) et d'autres sont insuffisamment illustrés (étude paysagère).

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact détaille les caractéristiques du projet : implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques, emprise au sol, hauteur des constructions, qualité urbaine et architecturale, traitement paysager, stationnement et desserte par les réseaux. Elle en démontre ainsi sa compatibilité avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Ouen-l'Aumône, commune sur laquelle l'ensemble des constructions sera érigé.

De même, pour les autres documents de planification existants, l'étude d'impact établit une présentation synthétique et décrit succinctement la manière dont le projet s'inscrit dans leurs objectifs. L'ensemble des constructions seront érigées sur la commune de Saint-Ouen-l'Aumône, en zone UJg de son PLU en cours de révision. Les bâtiments respectent les dispositions principales applicables à cette zone (hauteur, emprise au sol, coloris des façades, distance à la rue et aux édifices voisins...).

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Dans une partie intitulée « *solution de substitution* » (p. 171), l'étude d'impact justifie l'implantation du projet au regard des « *atouts du site* » : foncier de très grande taille, localisation centrale, accessibilité au réseau autoroutier, etc. Ainsi, l'étude d'impact évoque « *une accessibilité immédiate au réseau autoroutier, N184 et A15, puis A115, A16, vers l'A86 puis le périphérique parisien, à seulement 25 minutes* » (p. 171). Si la proximité d'un réseau routier efficace constitue une condition nécessaire à l'implantation du projet, l'Autorité environnementale note que les autres modes de transport ne sont pas évoqués à ce stade de l'étude, et ce malgré le nombre de salariés attendus. Considérant les flux quotidiens générés par les déplacements de ces salariés, l'Autorité environnementale souligne que la justification du choix du site et l'analyse des solutions alternatives ne peuvent se faire sans intégrer la mobilité active et le réseau de transport public.

Sur la base d'un argumentaire succinct, l'étude d'impact justifie également le choix de construire des nouveaux bâtiments plutôt que de restructurer l'existant. Ainsi, l'étude d'impact explique que « *le bâtiment existant ne se prête plus aux activités logistiques actuelles et même industrielles* » (p. 171). Sont ensuite listés les éléments qui rendent une reconversion du site sans démolition impossible : hauteur des structures existantes, difficulté d'adaptation à la réglementation ICPE, une « *forme général en U avec des couloirs de passage qui*

ralentissent les flux »... Le dossier évoque en conclusion que « tous ces éléments rendent peu pertinent économiquement une restructuration des bâtiments. Une reconstruction est donc nécessaire accompagnée d'une déconstruction de l'existant revalorisant les déchets du mieux possible. » (p. 171). Le dossier ne détaille pas les contraintes inhérentes au bâti existant, ce qui affaiblit l'argumentaire en faveur d'une démolition et ne permet pas à l'Autorité environnementale de prendre la mesure de ces contraintes. De plus, l'évocation du seul critère économique (sans en donner la mesure) pour justifier la démolition et reconstruction est insuffisant. Une analyse comparative sur la base d'un bilan carbone et des volumes de déchets produits devrait compléter l'étude économique pour finalement justifier les choix retenus.

Par ailleurs, aucune variante liée à la configuration ou à l'implantation du projet sur le site n'est présentée. Or, pour l'Autorité environnementale, l'examen de variantes aurait éventuellement permis de conforter certains aspects de l'étude d'impact, par exemple l'intégration paysagère du projet, la gestion des eaux et le choix des matériaux de structure (voir dans l'avis les recommandations par enjeu).

(3) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des solutions alternatives et la justification des choix retenus en tenant compte des réseaux cyclables et de transport public, de l'empreinte carbone et de la production de déchets générés, de l'implantation du projet et de son intégration paysagère.

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

3.1. Déplacements et pollutions associées

Le site n'est pas directement desservi par des transports en commun ferrés. Les deux gares les plus proches sont celles de St-Ouen-l'Aumône Liesse et St-Ouen-l'Aumône Quartier de l'Église, par lesquelles transitent le RER C et les lignes H et J du Transilien. Elles sont situées à environ un kilomètre et demi (Étude d'impact, p. 21).

Le site est à proximité d'un échangeur de l'autoroute A15 et du boulevard Jacques Duclos (RN 184) (Étude d'impact, p. 21) (Figure 1). L'accès routier se fait par deux voies : principalement par l'avenue du Gros Chêne à Éragny-sur-Oise au sud-ouest du site ; et secondairement par la rue du Gros Murger, à l'est du site. Toutefois l'Autorité environnementale observe que cet accès secondaire aujourd'hui existant n'apparaît pas sur l'ensemble des documents fournis dans le dossier, introduisant un doute relatif à son maintien dans le projet. En effet, si l'on peut lire que « 24% des flux [véhicules légers] sont affectés sur l'entrée Est », certains des plans masses ne laisse pas apparaître cet accès. C'est notamment le cas du plan masse espaces verts (Figure 6). L'Autorité environnementale souligne l'importance de cet accès du fait de sa proximité à la gare St-Ouen-L'Aumône - Liesse, favorisant ainsi les mobilités alternatives à la voiture individuelle. Il serait dès lors indispensable que la fonctionnalité de cet accès soit assurée pendant l'ensemble des horaires d'ouverture du site pour permettre un accès direct piéton et vélo notamment depuis la gare.



Figure 6: Détail de la partie est du plan masse espaces verts. Source : Permis de construire.

Trois lignes de bus circulent sur le secteur autour du projet (33, 49 et 55) à raison d'un passage tous les quarts d'heure. Elles permettent de rejoindre les gares les plus proches citées ci-dessus ainsi que les gares d'Éragny et de Cergy situées à environ trois kilomètres (Étude d'impact, p. 22). L'Autorité environnementale estime que la présentation des transports en commun doit être complétée par les distances et le temps d'accès à pied entre le site du projet et les différents arrêts de bus, ainsi que par les temps de trajet en bus vers les différentes gares.

Le projet étant situé à proximité d'une infrastructure ferroviaire, le raccordement à ce réseau de la partie logistique du projet est évoqué (p. 159) mais n'a pas été examinée dans le cadre du projet. Les emprises à réserver pour ce faire n'apparaissent pas sur les plans et la configuration des bâtiments n'apparaît pas comme compatible avec une desserte ferrée.

(4) L'Autorité environnementale recommande :

- de préciser pourquoi le projet ne prévoit pas un raccordement de sa partie logistique à l'infrastructure ferroviaire qui le borde et de préciser les démarches qui ont été accomplies en vue de l'utilisation de cette infrastructure, par nature moins polluante que les déplacements carbonés par la route ;
- de confirmer le maintien de l'accès au site par la rue du Gros Murger, à l'est du site, pendant les horaires d'activité et d'en préciser le dessin afin de favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

Une étude de trafic a été réalisée en tenant compte de l'état initial de la circulation. Des dispositifs de comptages ont été installés en décembre 2021 et les données de l'Insee ont été utilisées pour évaluer les types de

véhicules utilisés. En situation projetée (modélisée), les hypothèses retenues par cette étude sont fondées sur une prévision de 1 000 emplois sur le site et d'une part modale pour les trajets domicile-travail de 72 % en voiture, de 18 % en transports collectifs, de 3 % à pied et de 1 % en deux-roues, sans donner plus de détail sur cette répartition (Étude d'impact, p. 36). L'Autorité environnementale note l'absence de justification de ces données et le peu d'ambition qu'elles témoignent à l'égard du développement des mobilités actives.

Le volume du flux routier projeté a été estimé en cumulé sur une journée à (Étude d'impact, p. 125) :

- 720 véhicules légers émis et reçus ;
- 165 poids lourds émis et reçus, auxquels s'ajoutent 50 poids lourds vers « *le point de distribution public d'ENR, gaz naturel liquéfié, électricité et hydrogène* ».

L'Autorité environnementale souligne que le nombre de places de stationnement (988) est bien supérieur au nombre de véhicules légers prévus. Les mille salariés attendus ne sont pas amenés à être présents sur le site au même moment. Cette observation conforte l'Autorité environnementale dans sa recommandation de revoir le projet en diminuant les surfaces de stationnement pour les véhicules légers (voir la seconde recommandation formulée au chapitre 1.1).

L'étude d'impact évalue les effets du trafic à court et à long terme (à horizon 2040). Elle conclut qu'aux heures de pointe le projet va générer un trafic comparable à celui lié à l'activité de l'exploitant actuel. Par ailleurs, il est indiqué que « *le fonctionnement en 2-8 amènera à une génération de trafic décalée par rapport aux HPM [heures de pointe du matin] et HPS [heures de pointe du soir]. Par conséquent, l'impact du projet en termes de trafic routier sur ces périodes dimensionnantes restera très faible.* » (p. 127). Ces éléments sont complétés par des analyses plus fines de l'impact des flux sur les routes d'accès au site (p. 131) et notamment des giratoires situés à proximité directe et qui selon le dossier conserveront « *un bon niveau de service* » (Étude d'impact, p. 134-138).

Même si l'analyse des résultats montre que les carrefours sont en mesure d'absorber à terme le trafic supplémentaire, le bureau d'études propose des solutions visant à améliorer la circulation à la sortie du projet (mise en place d'un carrefour à feux) (p. 190). Il n'est pas précisé si la maîtrise d'ouvrage suit cette proposition qui représente un enjeu sécuritaire avec également de potentiels incidences négatives sur le report modal, favorisant le recours à l'automobile du fait d'une telle solution de fluidification du trafic routier.

L'étude d'impact indique qu'une place de stationnement vélo sera créée pour dix employés (p. 197). L'Autorité environnementale rappelle que le seuil minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos est fixé à 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment³. L'emplacement pour un vélo induit une surface de stationnement de 1,5 m² minimum, hors espace de dégagement, qu'il convient de couvrir et de sécuriser afin de favoriser l'usage de cette mobilité active. En l'état, le projet affiche des ambitions très en deçà de la réglementation mais aussi des attentes en la matière au vu des enjeux sanitaires et environnementaux relatifs à la mobilité du millier de salariés et des visiteurs du site.

L'Autorité environnementale note également que le dossier apporte peu d'information concernant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. Notamment, il ne mentionne pas comment le projet s'inscrit dans l'infrastructure cyclable du secteur afin d'augmenter la part des mobilités actives dans les trajets domicile-travail ou depuis les gares environnantes. De plus, l'Autorité environnementale rappelle

La gare du RER de St-Ouen-L'Aumône-Liesse ne se trouve qu'à un quart d'heure à pied de l'angle sud-est du projet. Or le plan masse ne fait pas apparaître d'accès pour les mobilités actives⁴. À défaut, un accès par l'ouest du terrain (avenue du Gros Chêne) doublerait le temps de trajet depuis cette gare, ce qui dissuaderait les déplacements à pied.

3 Arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments.

4 Selon l'article L. 1271-1 du code des transports : « *Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée (...)* ».

(5) L'Autorité environnementale recommande de présenter les stratégies mises en œuvre pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et de reconsidérer les accès à la parcelle, notamment en prenant en compte les déplacements en mobilités actives depuis l'est (gare RER de St-Ouen-L'Aumône-Liesse).

■ Pollutions sonores

L'étude d'impact rappelle la réglementation acoustique applicable dans le cadre du projet (p. 30). Il y est précisé que « les nuisances sonores et les vibrations auront pour unique origine les moteurs des véhicules (poids lourds, véhicules légers et chariots élévateurs) ainsi que les avertisseurs de recul des chariots élévateurs » (p. 117). Il est également précisé que « les poids lourds, principale source de bruit, pourront accéder au site depuis l'autoroute A15, sans traverser de zones d'habitations ».

L'étude d'impact présente le résultat des modélisations d'une étude acoustique réalisée en 2022 (Figure 7) (p. 119 à 122). Celle-ci a pour objectif de déterminer l'impact des activités du futur site sur le voisinage. En conclusion, l'étude d'impact mentionne que « le projet respecte les différentes exigences en termes de niveaux sonores à ne pas dépasser en limite de propriété pour les périodes diurnes et nocturnes ».



Figure 7: Cartographie des niveaux sonores engendrés par l'établissement en journée, en dB(A). Source : Étude d'impact, p. 122.

Cependant, cette étude ne rend pas compte des conditions initiales du site. Du fait de la présence d'importants axes routiers, la pollution sonore sur le site atteint des niveaux particulièrement élevés (Figure 8). Cette pollution dépasse les 65 dB(A) sur l'ensemble du terrain. Si l'étude d'impact rappelle cette situation dans une carte produite par Bruitparif (p. 225), elle n'explique pas quelles mesures seront mises en place pour garantir la protection des personnes qui travailleront sur le site (bardage des engins, choix des revêtements, réduction de la vitesse sur le site, etc.).

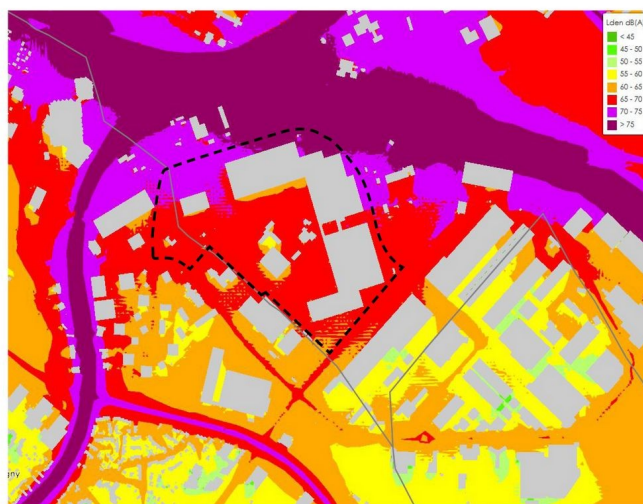


Figure 8: Carte des pollutions sonores, en dB(A). Source : MRAe d'après une carte extraite du site BruitParif.

(6) L'Autorité environnementale recommande de préciser les mesures de protection envisagées pour limiter, si possible à la source, l'exposition aux pollutions sonores des personnes travaillant sur le site.

■ Pollution atmosphérique

La qualité de l'air du territoire est décrite sur la base des données Airparif. Elle est présentée comme respectant les limites de qualité pour le benzène, le dioxyde d'azote, les particules⁵ PM10 et PM2,5. L'ozone dépasse ponctuellement l'objectif de qualité (p. 63).

Les sources d'émissions atmosphériques identifiées sont « les échappements des véhicules transitant sur le site » et « le dégagement d'hydrogène des locaux de charge des batteries » (p. 103). Le volume d'hydrogène rejeté en façade des bâtiments est évalué à 1,15 m³ par batterie d'élévateur, sans impact pour la qualité de l'air (p. 104).

Les différents documents traitant de la pollution de l'air (étude d'impact et résumé non technique notamment) situent les relevés au regard des valeurs limites retenues par la réglementation. Or, il importe également de tenir compte des effets de santé de ces pollutions. L'Organisation mondiale de la santé a actualisé en 2021 les valeurs au-delà desquelles, il a été documenté que la pollution affecte la santé humaine. Ainsi pour le Noé, le dossier précise que la valeur moyenne annuelle autour du site est de 20 µg/m³, celle retenue par l'OMS comme valeur de déclenchement d'un impact sanitaire est 10 µg/m³. Concernant les PM10, la valeur moyenne autour du site est de 18 µg/m³, pour l'OMS l'impact existe à partir de 15 µg/m³, concernant les PM2,5, la valeur moyenne annuelle autour du site est de 10 µg/m³, pour l'OMS, la valeur d'impact est 5 µg/m³.

Des mesures communes pour limiter les pollutions sonores et atmosphériques sont listées (p. 180) : le respect des normes anti-pollution pour les poids lourds, la limitation de la vitesse des véhicules sur site et l'arrêt des moteurs des véhicules pendant les phases de chargement-déchargement. Des mesures de suivi des niveaux sonores et de la qualité de l'air sont envisagées en phase d'exploitation mais leurs modalités de mise en œuvre ne sont pas détaillées.

⁵ La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (*particulate matter* ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres (noté µm soit 1 millième de millimètre), respirables, qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires. On parle de particules fines (PM10), très fines (PM5) et ultrafines (PM2,5).

(7) L'Autorité environnementale recommande d'apporter d'une part des compléments sur les modalités de suivi visant à vérifier l'efficacité des mesures de réduction des pollutions sonores et atmosphériques, d'autre part de faire figurer dans l'étude d'impact et son résumé non technique les valeurs retenues par l'OMS pour la pollution atmosphérique et les nuisances sonores que sonore au-delà desquelles des effets de santé sont documentés.

3.2. Le rejet des eaux pluviales

L'étude d'impact décrit brièvement les caractéristiques hydrologique et hydrogéologique autour du site et présente une visualisation sur carte du projet par rapport au réseau hydrographique (p. 59). Il est indiqué que « l'écoulement se fait vers le sud pour un déversement dans la Seine après un parcours d'environ 4 km ». Le projet ne se situe pas dans un périmètre de protection de captage d'eau potable (p. 61). D'après le plan de zonage réglementaire du plan de prévention du risque (PPRI) Vallée de l'Oise, le site du projet n'est pas concerné par le risque inondation (zone de crues) (p. 25). Par ailleurs, l'étude d'impact indique (p. 89) qu'il n'y aura pas d'usage d'eau industrielle et qu'il n'est pas prévu d'augmentation des personnels par rapport à l'activité de logistique précédente (environ mille personnes).

Concernant le rejet des eaux pluviales, le projet est soumis à autorisation au titre de la législation sur l'eau (rubrique 2.1.5.0). L'étude d'impact mentionne que le réseau du site « sera de type séparatif : les eaux pluviales de toitures seront collectées indépendamment des eaux pluviales de voiries » (p. 90). Les eaux pluviales de toitures seront dirigées vers des bassins d'infiltration. Les eaux de voiries (parking PL) seront dirigées vers un bassin d'infiltration précédé d'un séparateur d'hydrocarbures. Les eaux de voiries du parking existant (parking véhicules légers) seront infiltrées après phytoremédiation. Les eaux des voiries (voies de desserte et espaces végétalisés) ainsi que les eaux d'extinction d'incendie seront dirigées vers un bassin étanche, suivi d'un séparateur d'hydrocarbures, d'une vanne d'obturation puis d'un massif filtrant (la fermeture de la vanne sera asservie à l'alarme incendie et les eaux polluées évacuées par une société spécialisée). Un schéma de synthèse illustre la gestion des eaux pluviales (Figure 9).

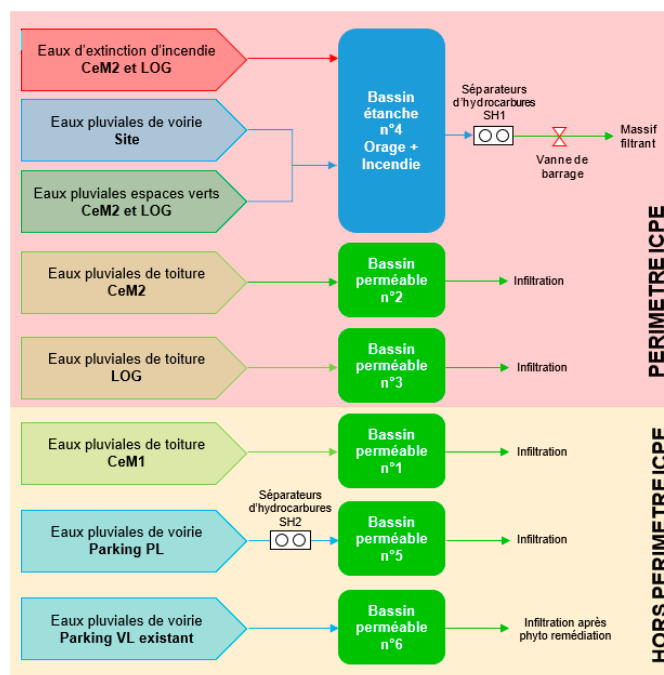


Figure 9: Schéma synthétisant la gestion des eaux pluviales. Source : Étude d'impact (p. 91).

L'étude d'impact signale qu'un bureau d'étude a été missionné afin de valider le mode de gestion des eaux pluviales (p. 91). Les calculs des dimensionnements des différents bassins de rétention sont détaillés avec pour hypothèse retenue une pluie d'occurrence vicennale au regard des règles édictées dans le guide technique D9⁶ pour la gestion des eaux d'extinction d'incendie (p. 91 à 98).

Les moyens de surveillance des ouvrages et d'intervention en cas de pollution accidentelle ainsi que les dispositifs de traitement des eaux pluviales (séparateurs d'hydrocarbures) sont bien précisés. Ces dispositifs de gestion et traitement des eaux des eaux pluviales sont intégrés dans le champ des mesures de réduction prises pour limiter l'impact sur le milieu naturel (p. 179).

3.3. L'insertion paysagère

La description de l'aspect architectural des bâtiments est très succincte (p. 141). Il est indiqué que les trois bâtiments seront réalisés avec un bardage métallique de différentes natures et coloris contrastés dans une gamme de bruns et de gris. L'Autorité environnementale note que l'étude d'impact ne propose pas de photomontage rendant compte de l'aspect des bâtiments. Bien que l'étude d'impact signale que « l'intégration paysagère devra s'occuper des vues lointaines vers le site (A15 et futur quartier de Liesse) mais également des vues rapprochées (notamment depuis l'avenue des Bellevues) », un seul photomontage montre l'insertion du projet dans son paysage (Figure 4). Cette image n'est pas suffisante pour donner à voir l'inscription du projet dans son contexte, d'autant que la prise de vue est surplombante (vue aérienne) et ne rend pas compte des pers-

6 Guide pratique de dimensionnement des rétentions des eaux d'extinction élaboré à l'initiative du ministère de l'Intérieur, du ministère de la Transition écologique, de la Fédération française de l'assurance et du Centre national de prévention et de protection. L'objet de ce guide est de fournir une méthode permettant de dimensionner les volumes de rétention minimum des effluents liquides pollués, afin de limiter les risques de pollution pouvant survenir après un incendie, et de définir les caractéristiques de cette rétention.

pectives offertes aux habitants de ce territoire. D'autres vue figurent dans le dossier du permis de construire, mais adoptent également des points de vue surplombants.

De plus, l'étude d'impact ne présente pas de solution architecturale alternative, que ce soit en termes de nombre de bâtiments détruits et construits, de teinte du bardage ou de traitement des lisières. Il est simplement expliqué que « *la volumétrie découle de la destination et de la fonctionnalité des activités : elle se traduit par une horizontalité des formes qui s'étirent le long des voies de circulation interne* » (p. 141). Quant aux façades, elles affirmeraient « *une volonté de sobriété* » (p. 141).

Tant au niveau des mesures pour limiter l'impact sur le paysage (p. 191), que sur la description des quatre objectifs de qualité paysagère (p. 146), les solutions apportées vis-à-vis des vues lointaines et des perceptions proches reposent uniquement sur la présence d'une ceinture verte arborée et la plantation de bosquets.

L'insertion paysagère ne peut se réduire à la dissimulation des constructions par la couleur ou la végétation. Elle doit d'abord reposer sur les volumes, les dimensions, les matériaux et l'orientation des édifices, sur l'organisation du nivellement du terrain et la composition des éléments végétaux, en lien avec les caractéristiques du site.

(8) L'Autorité environnementale recommande de présenter davantage de vues du projet en adoptant des points de vue depuis les espaces extérieurs à hauteur d'yeux, dans et autour du site, pour permettre d'appréhender la relation entre les bâtiments et le paysage et ainsi mesurer son impact visuel depuis les différents points où il sera perçu, et, le cas échéant, de reconsidérer la composition du projet sur le site pour en améliorer l'insertion paysagère.

3.4. Les risques pour la sécurité des biens et des personnes

Les activités projetées nécessitent d'évaluer les risques pour la sécurité des biens et des personnes, et notamment ceux liés à un incendie (effets thermiques, toxiques et d'opacité) survenant dans une ou plusieurs cellules de stockage de matières combustibles. À cet effet, une étude de dangers est jointe au dossier. Celle-ci identifie le périmètre de l'étude de dangers qui porte sur les bâtiments accueillant les activités classées au titre de la nomenclature des ICPE (bâtiment LOG et CEM2). L'environnement du site y est également décrit afin d'identifier les enjeux cibles autour du projet (bâtiments industriels/tertiaires au sud et à l'est et les axes de circulation de l'A15 et le boulevard Jacques Duclos).

Les potentiels de dangers internes sont identifiés sur la base des produits et procédés prévus sur le site. Cette analyse recense les typologies de produits susceptibles d'être stockés sur site. La destination finale de l'entrepôt n'étant pas déterminée, les catégories de produits indiquées sont larges (produits combustibles, produits dangereux toxiques, inflammables, écotoxiques...). Sur les procédés utilisés, l'exploitant identifie les risques associés au local de charge de batteries, aux panneaux photovoltaïques et aux groupes motopompes de l'extinction incendie. Un tableau résume des phénomènes dangereux associés aux potentiels de dangers internes (Étude de dangers, p. 40). Les potentiels de dangers externes sont identifiés en se basant sur les risques anthropiques et naturels. Il est à noter que ce projet est situé à proximité d'une canalisation de transport de gaz naturel. Sur les risques naturels, le site est dans une zone potentiellement sujette à inondation de cave mais n'est pas concerné par le PPRI Vallée de l'Oise.

Sur la base de l'identification des potentiels de dangers, l'analyse préliminaire des risques (Étude de dangers, p. 82) a mis en évidence que les phénomènes dangereux à étudier sont :

- l'incendie d'une cellule de stockage (P3) ;
- l'incendie de la cellule de stockage d'aérosols (P4) ;
- l'incendie de la cellule de stockage de liquides inflammables (P5).

La méthodologie employée pour la réalisation de l'étude des risques est bien détaillée. Le bureau d'études a utilisé l'outil Flumilog pour modéliser les flux thermiques des phénomènes dangereux P3, P4 et P5. En l'ab-

sence de connaissance précise des matières combustibles qui seront stockées sur la plateforme, il est précisé que des hypothèses majorantes ont été utilisées. Ces modélisations permettent de constater que, quelles que soient la cellule étudiée et la typologie de produits stockés, en cas d'incendie, les flux thermiques ne sortent pas des limites de propriété hormis pour le flux de 3 kW /m² qui affecte le nord du site sur une surface de 400 m².

Par ailleurs, l'étude détaillée des risques présente une analyse des effets toxiques et des effets sur la visibilité des fumées (Étude de dangers, p. 107). La conclusion de l'étude de dispersion des fumées toxiques indique qu'« en cas de sinistre généralisé, les éléments toxiques susceptibles d'être emportés dans les fumées vont se disperser sans engendrer de risque significatif aux alentours ni à des distances élevées du site » (Étude de dangers, p. 115).

L'étude de dangers précise les moyens d'extinction incendie mis en œuvre et les mesures organisationnelles qui seront appliquées sur le site. À ce titre, des engins de lutte contre l'incendie (extincteurs et robinets d'incendie armés) seront déployés et le personnel formé à leur utilisation. Une extinction automatique, servant également pour la détection incendie est aussi prévue conformément aux dispositions réglementaires. Les calculs des besoins en eau d'extinction sont bien détaillés et s'appuient sur le document technique D9.

Le maître d'ouvrage joint au dossier un document intitulé « Avis SDIS » en réponse aux recommandations formulées par le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) du Val d'Oise dans son courrier du 2 septembre 2022. Les compléments apportés dans ce document n'ont pas été intégrés à l'étude de dangers. Le SDIS mentionne un besoin d'apport d'eau pour la défense incendie du bâtiment logistique de 540 m³/h pendant 2 heures. L'étude d'impact précise (p.230) : « si le réseau public n'est pas capable d'assurer ce débit, il sera placé des stockages d'eau (silos) de part et d'autre du bâtiment de logistique ». Une note de calcul du dimensionnement du bassin de rétention est produite p. 101 montrant qu'un volume de 2 879 m³ serait disponible en cas de besoin. Pour la bonne information du public, il est nécessaire de préciser la disponibilité réelle du réseau public d'adduction d'eau et la situation du bassin de rétention dans le cas d'une sécheresse caractérisée comme l'île-de-France en connaît de plus en plus avec le dérèglement climatique.

Par ailleurs, l'étude de dangers n'apporte pas de réponse sur l'observation du SDIS 95 relative à la nécessité d'étudier l'impact du flux thermique au nord du site.

(9) L'Autorité environnementale recommande :

- d'intégrer dans l'étude de dangers les réponses aux recommandations émises par le SDIS 95 dans son courrier du 2 septembre 2022 ;
- d'étudier l'impact éventuel du flux thermique vis-à-vis de l'environnement concerné au nord du site compte tenu de la présence d'une voie ferrée et d'axes routiers ;
- préciser la disponibilité réelle du réseau public d'adduction d'eau et la situation du bassin de rétention dans le cas d'une sécheresse caractérisée comme l'île-de-France en connaît de plus en plus avec le dérèglement climatique.

3.5. L'impact environnemental du chantier

L'étude d'impact aborde les impacts potentiels de la phase chantier. Ainsi, elle évoque « le dérangement visuel et auditif de la faune fréquentant le site et ses environs par la présence d'engins ainsi que le bruit généré par le chantier » (p. 106) et précise que « les deux principaux gisements de matériaux de démolition (béton et acier) seront recyclés in ou extra situ » (p. 124). Ainsi, 20.000 tonnes de béton seront concassées pour être réutilisées en sous-couche de voirie. La quantité devant être évacuée du site n'est pas précisée. Concernant les aciers, métaux, enrobés et déchets d'équipement électrique et électronique (DEEE), ils « seront envoyés en filière de recyclage spécifique ». Enfin, les terrassements seront limités autant que possible en installant les bâtiments et voiries « au plus proche du terrain naturel afin de limiter les mouvements de terre » (p. 124). Au total, « entre 75% et 90% des déchets issus de la phase de démolition seront revalorisés » (p. 124) tandis qu'une la maîtrise d'ouvrage « prévoit également une part de réemploi en économie circulaire ».

Si ces objectifs permettent de limiter l'impact du chantier, l'Autorité environnementale note toutefois que les estimations des quantités de déchets sont partielles et incomplètes tandis que les mesures prises pour assurer la bonne mise en œuvre de ces ambitions ne sont pas développées.

Par ailleurs, les incidences sur la faune (notamment les oiseaux, p. 107) et la flore sont appréhendés mais l'évaluation de l'impact estimé modéré ne fait pas l'objet d'une justification convaincante. Par exemple, l'étude d'impact discute les incidences sur les mammifères en relevant la présence du Campagnol des champs et du Lapin de Garenne. Sous prétexte que ces mammifères « ne présentent pas d'enjeu car aucune espèce protégée et aucune espèce patrimoniale n'ont été relevées », le dossier conclut que « le projet n'aura aucune incidence directe sur ces espèces » (p. 107). Plus globalement, l'Autorité environnementale souligne l'absence de mesures clairement définies pour limiter les pollutions sonores et lumineuses et les atteintes aux écosystèmes engendrées par la mise en chantier du projet.

Le dossier ne comprend pas non plus de bilan carbone prenant en compte la gestion des déchets issus des démolitions ainsi que des opérations d'aménagement et de constructions programmées.

(10) L'Autorité environnementale recommande :

- de préciser les impacts de la phase chantier sur la faune et la flore présentes sur le site et de présenter des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation ;
- d'inventorier précisément les déchets générés par la démolition des bâtiments existants et de leur voirie et d'estimer l'impact environnemental induit par la gestion de ces matériaux, notamment au regard du potentiel d'émission de gaz à effet de serre.

3.6. Les consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre

Les informations concernant le chauffage des zones d'entreposage qui sera assuré par des aérothermes à eau chaude circulant sous la toiture et sur l'isolation des bâtiments sont succinctes (Étude d'impact, p. 173). Bien qu'étant un enjeu majeur, les consommations énergétiques du projet ne sont pas évaluées (chauffage du bâtiment, fonctionnement du local de charge, des chariots élévateurs, éclairage, déplacements des employés, transport de marchandises y compris hors du site). Cette observation concerne également les potentielles émissions de gaz à effet de serre (GES), qui ne font pas non plus l'objet d'une évaluation.

L'étude d'impact indique qu'« une solution de production locale d'électricité photovoltaïque avec l'implantation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments » a été étudiée (p. 104). Cependant aucune précision n'est fournie quant à cette installation (nombre de panneaux photovoltaïques, production d'électricité prévisionnelle, etc.).

Aucun bilan carbone et énergétique n'a été effectué, bien que les plateformes logistiques de ce type soient particulièrement consommatrices d'énergie, notamment fossile, en raison du trafic routier qu'elles induisent.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- réaliser un bilan carbone et énergétique du projet qui prennent en compte les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes du projet (chauffage, fonctionnement des équipements, déplacements des employés et transport de marchandises, y compris hors du site) ;
- décrire l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture, les mesures de prévention du risque incendie qu'ils peuvent générer et proposer un bilan prévisionnel de la production d'électricité.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

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

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

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

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 1^{er} décembre 2022

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Sylvie BANOUN, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES, Brian PADILLA,
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.**

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de préciser : - les matériaux utilisés pour la structure des bâtiments du projet ; - le type de chauffage retenu ; - l'impact du projet sur l'imperméabilisation des sols par rapport à l'état initial.....9
- (2) L'Autorité environnementale recommande : - de limiter autant que possible le nombre de places de stationnement automobile et de préciser leur organisation et les types de revêtement afin de réduire l'artificialisation des sols et de favoriser les alternatives à la voiture individuelle ; - réviser l'étude d'impact afin de ne pas créer de confusion concernant la nature des sources énergies qui seront distribuées au public, le gaz naturel liquéfié, l'électricité et l'hydrogène n'étant pas *a priori* des énergies renouvelables, sauf démonstration du contraire suivant les procédés concernés.....9
- (3) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des solutions alternatives et la justification des choix retenus en tenant compte des réseaux cyclables et de transport public, de l'empreinte carbone et de la production de déchets générés, de l'implantation du projet et de son intégration paysagère.....11
- (4) L'Autorité environnementale recommande : - de préciser pourquoi le projet ne prévoit pas un raccordement de sa partie logistique à l'infrastructure ferroviaire qui le borde et de préciser les démarches qui ont été accomplies en vue de l'utilisation de cette infrastructure, par nature moins polluante que les déplacements carbonés par la route ; - de confirmer le maintien de l'accès au site par la rue du Gros Murger, à l'est du site, pendant les horaires d'activité et d'en préciser le dessin afin de favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande de présenter les stratégies mises en œuvre pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et de reconsidérer les accès à la parcelle, notamment en prenant en compte les déplacements en mobilités actives depuis l'est (gare RER de St-Ouen-L'Aumône-Liesse).....14
- (6) L'Autorité environnementale recommande de préciser les mesures de protection envisagées pour limiter, si possible à la source, l'exposition aux pollutions sonores des personnes travaillant sur le site.....15
- (7) L'Autorité environnementale recommande d'apporter d'une part des compléments sur les modalités de suivi visant à vérifier l'efficacité des mesures de réduction des pollutions sonores et atmosphériques, d'autre part de faire figurer dans l'étude d'impact et son résumé non technique les valeurs retenues par l'OMS pour la pollution atmosphérique et les nuisances sonores que sonore au-delà desquelles des effets de santé sont documentés.....16
- (8) L'Autorité environnementale recommande de présenter davantage de vues du projet en adoptant des points de vue depuis les espaces extérieurs à hauteur d'yeux, dans et autour du site, pour permettre d'appréhender la relation entre les bâtiments et le paysage et ainsi mesurer son impact visuel depuis les différents points où il sera perçu, et, le cas échéant, de reconsidérer la composition du projet sur le site pour en améliorer l'insertion paysagère.....18

(9) L'Autorité environnementale recommande : - d'intégrer dans l'étude de dangers les réponses aux recommandations émises par le SDIS 95 dans son courrier du 2 septembre 2022 ; - d'étudier l'impact éventuel du flux thermique vis-à-vis de l'environnement concerné au nord du site compte tenu de la présence d'une voie ferrée et d'axes routiers ; - préciser la disponibilité réelle du réseau public d'adduction d'eau et la situation du bassin de rétention dans le cas d'une sécheresse caractérisée comme l'île-de-France en connaît de plus en plus avec le dérèglement climatique.....19

(10) L'Autorité environnementale recommande : - de préciser les impacts de la phase chantier sur la faune et la flore présentes sur le site et de présenter des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation ; - d'inventorier précisément les déchets générés par la démolition des bâtiments existants et de leur voirie et d'estimer l'impact environnemental induit par la gestion de ces matériaux, notamment au regard du potentiel d'émission de gaz à effet de serre.....20

(11) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser un bilan carbone et énergétique du projet qui prennent en compte les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes du projet (chauffage, fonctionnement des équipements, déplacements des employés et transport de marchandises, y compris hors du site) ; - décrire l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture, les mesures de prévention du risque incendie qu'ils peuvent générer et proposer un bilan prévisionnel de la production d'électricité.....20