



Mission régionale d'autorité environnementale

Avis délibéré en date du 18 juin 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet logistique « Fifty », à Aulnay-sous-Bois (93) et Gonesse (95)

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet logistique « Fifty », porté par la société du même nom, à Aulnay-sous-Bois (93) et Gonesse (95). Il intervient dans le cadre des procédures d'autorisation environnementale (au titre des installations classées pour la protection de l'environnement) et de permis de construire.

Le projet s'implante sur terrain de 17 hectares à l'état de friche industrielle, au sein de l'ancien site PSA d'Aulnay-sous-Bois. Le projet « Fifty » consiste, après démolition de l'existant, et dépollution du site, en la réalisation d'un bâtiment logistique de 9 cellules à usage d'entrepôt, incluant des bureaux et des locaux techniques. Le bâtiment, d'une hauteur de 14,4 mètres, développera 79 607 mètres carrés de surface de plancher. D'autres locaux d'équipements (chaufferie, poste d'accueil chauffeur, etc.) seront construits dans le cadre du projet hors de ce bâtiment. Le projet comprend également des aménagements internes de voirie (pour la circulation, et le déchargement des véhicules de transport, et le stationnement des voitures des employés : les zones de stationnement présenteront une capacité de 389 places de voitures réparties en trois parkings en surface.), et de 45 690 mètres carrés d'espaces verts.

Le projet « Chimirec », où la société Chimirec développera des installations de tri, transit, regroupement et traitement de déchets d'activités économiques et installera son siège social, se situe sur un lot contigu sur le même site, occupant environ 5,7 hectares.

Le projet fait l'objet d'une demande de permis de construire déposée par la société « Fifty » portant également sur le projet « Chimirec ». Il est soumis à autorisation environnementale au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et de la loi sur l'eau.

La MRAe recommande en premier lieu, au vu du dossier commun de permis de construire, de justifier le choix de considérer qu'il s'agit de deux projets distincts et non d'un projet unique au titre de l'évaluation environnementale.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique qu'un projet urbain, porté par la commune d'Aulnay-sous-Bois, est en cours d'élaboration à proximité immédiate des deux projets et portant sur une autre partie de l'ancien site PSA. Ce projet, en cours de définition, prévoit un programme important d'activités (454 000 mètres carrés au total), de logements (99 000 mètres carrés), d'équipements et d'espaces publics.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont la pollution industrielle passée du site, la gestion des démolitions, les consommations énergétiques et les émissions atmosphériques associées, le trafic routier et les pollutions associées, les risques pour la sécurité des biens et des personnes liés à l'activité logistique, la gestion des eaux pluviales, la biodiversité (faune et flore), et le paysage.

Les autres recommandations principales de la MRAe sur ce projet et sur son étude d'impact sont :

- de préciser l'articulation, d'une part entre les deux projets « Fifty » et « Chimirec », et d'autre part de ces deux projets avec le projet d'aménagement urbain de la commune d'Aulnay-sous-Bois ;
- de justifier le choix de la solution d'approvisionnement énergétique du projet eu égard aux émissions atmosphériques associées (polluants et gaz à effet de serre) ;
- de présenter de manière détaillée les augmentations de trafic engendrées par le projet « Fifty » seul, par le cumul des projets « Fifty » et « Chimirec » et par l'ensemble des projets cumulés sur l'ancien site PSA ;
- de présenter une appréciation des impacts sanitaires du projet (qualité de l'air et bruit) ainsi que des mêmes impacts cumulés avec les projets voisins, en tenant compte de la localisation des établissements sensibles existants et de ceux envisagés dans le projet urbain ;
- d'actualiser l'analyse de risque détaillée de l'étude de dangers et d'établir la compatibilité du projet en matière de risques avec le futur projet urbain le long du futur boulevard André Citroën ;
- d'étudier une configuration des cellules permettant une intervention plus efficace des pompiers en cas de feu de cellule qui ne serait pas éteint par le système d'extinction automatique ;
- de compléter l'étude d'impact par l'étude d'incidences Natura 2000 du projet, situé à proximité du site Natura 2000 du parc du Sausset ;
- de compléter l'étude paysagère du projet par ses perspectives d'intégration dans le voisinage immédiat du projet urbain.

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

Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et de la MRAe d'Île-de-France

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 18 juin 2020 dans les locaux de la DRIEE et par conférence téléphonique. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet « Fifty » à Aulnay-sous-Bois dans le département de la Seine-Saint-Denis et à Gonesse dans le département du Val-d'Oise.

Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Jean-Paul Le Divenah, Jean-Jacques Lafitte, François Noisette.

Étaient également présents : Judith Raoul-Duval et Catherine Mir (suppléantes, sans voix délibérative) et Noël Jouteur, chargé de mission.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 29 avril 2020 et a pris en compte sa réponse en date du 4 mai 2020.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, 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 Jean-Jacques Lafitte, coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents 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 son opportunité mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne publique responsable de la procédure, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, la personne publique responsable de la procédure prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, le plan, schéma, programme ou document avant de l'adopter.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2 Contexte et description du projet.....	5
2.1 Reconversion de l'ancien site PSA.....	6
2.2 Projet d'ensemble porté par la société « Fifty ».....	9
2.3 Projet « Fifty ».....	10
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	11
3.1 Consommations énergétiques, émissions de gaz à effet de serre.....	12
3.2 Trafic routier, pollution sonore, et pollution de l'air.....	13
3.3 Pollution industrielle des sols en place et de la nappe.....	17
3.4 Gestion des eaux.....	18
3.5 Démolitions et gestion des déblais.....	18
3.6 Risques pour la sécurité des biens et des personnes (étude de dangers).....	18
3.7 Biodiversité.....	20
3.8 Paysage.....	22
4 Justification du projet retenu.....	22
5 Information, consultation et participation du public.....	23

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet logistique « Fifty », à Aulnay-sous-Bois (93) et Gonesse (95), est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, notamment au titre de la rubrique 39° a) du tableau annexé à cet article.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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

Le présent avis est émis à la demande :

- d'une part, du maire de la commune d'Aulnay-sous-Bois, dans le cadre de la procédure d'instruction du permis de construire nécessaire à la réalisation des projets « Chimirec » (voir infra) et « Fifty » ;
- d'autre part du préfet de Seine-Saint-Denis, dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale instruite par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France (DRIEE) et portant sur la réalisation du seul projet logistique « Fifty ».

Cet avis porte sur l'étude d'impact datée d'avril 2020, et sur le projet tel qu'il est présenté dans les dossiers de permis de construire et d'autorisation environnementale.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que les autorités compétentes prendront en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

2 Contexte et description du projet

Le projet est porté par la société Fifty (la société Terra Nobilis étant « présidente de la société Fifty », selon les termes de la demande d'autorisation environnementale).

Il s'implante à 10 kilomètres au nord-est de Paris, à proximité des autoroutes A1, A3 et A 104 au nord d'Aulnay-sous-Bois (93) et au sud-est de Gonesse (95). Aulnay-sous-Bois fait partie de l'Établissement public territorial (EPT) « Paris Terres d'envol », qui regroupe huit communes et compte environ 350 000 habitants¹.

1 <https://www.paristerresdenvol.fr/presentation-du-territoire>, page consultée par la MRAe le 8 juin 2020.

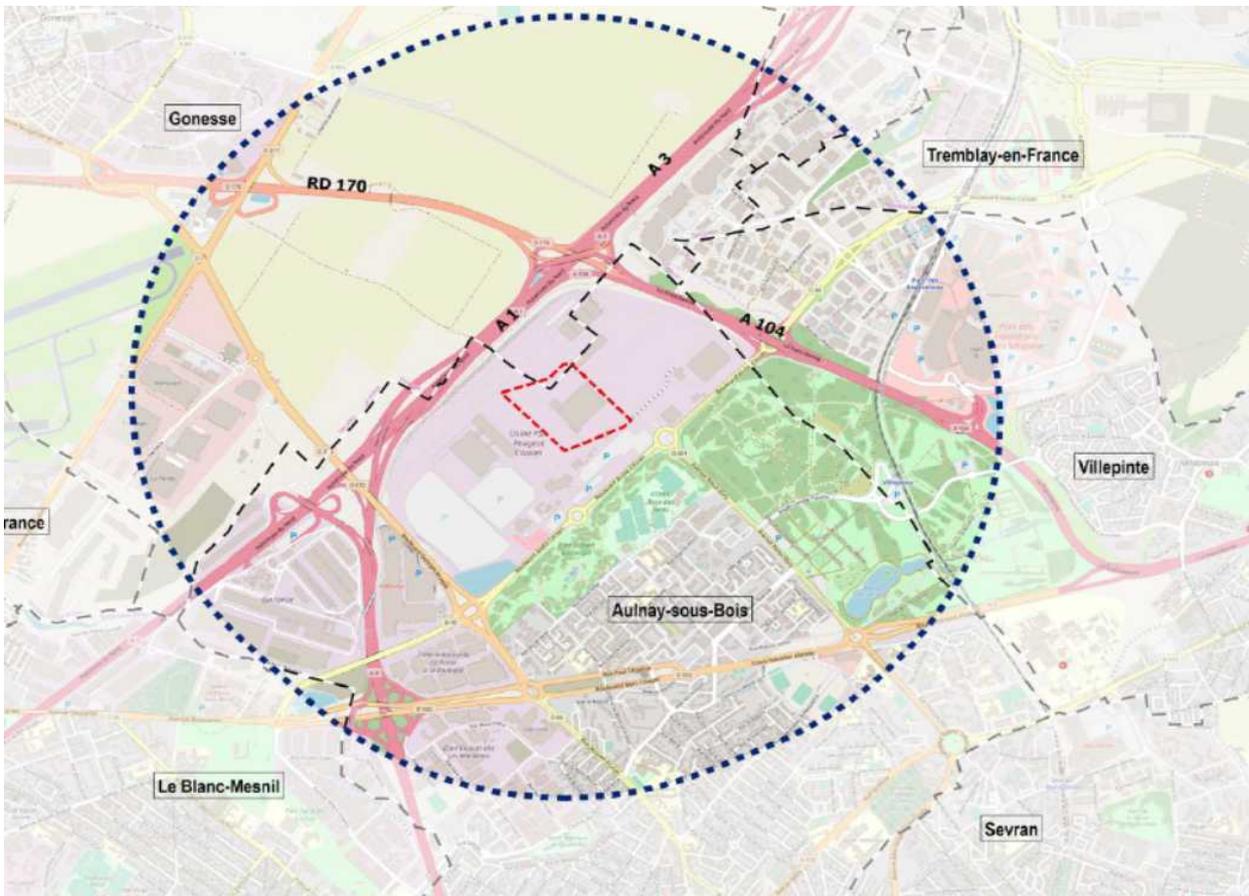


Illustration 1: plan de situation (DAPP, p. 53)

2.1 Reconversion de l'ancien site PSA

Le projet s'implante sur un site ayant appartenu à la société PSA qui a accueilli, de 1973 à 2013, des activités liées à l'industrie automobile. Celles-ci incluaient de la peinture, de l'assemblage carrosserie / ferrage, de la maintenance, de la broierie (mise en état d'application des peintures) et du stockage de produits chimiques. Ces activités, qui étaient soumises à autorisation au titre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), ont cessé en 2013.

Depuis la cessation de ces activités, le site PSA accueille de nouveaux projets. Certains de ces projets, en cours de réalisation, ont fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale. La présente étude d'impact du projet « Fifty » recense, au titre des impacts cumulés, le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express et une plateforme de transit de déblais (cf illustration 2). La MRAe précise que deux autres projets, d'ores et déjà livrés, ont également fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale. Il s'agit des installations logistiques « Carrefour supply chain » (avis en date du 23 janvier 2017) et « Segro » (avis en date du 4 février et du 26 mars 2014) (cf infra). Ces deux projets sont intégrés à l'état initial de l'étude d'impact.

Par ailleurs, le projet « Fifty » est concomitant et contiguë au projet « Chimirec » sur les lots voisins, où seront construits un bâtiment industriel de tri, transit, regroupement et traitement de déchets d'activités économiques (également soumis à une autorisation ICPE), ainsi que le siège social de « Chimirec ». D'après le dossier (dossier administratif et présentation du projet, composante de la demande d'autorisation environnementale - DAPP p 9), la société « Fifty » a été créée pour aménager l'ensemble des trois lots concernés par les deux projets, la société « Chimirec » devant assurer la construction et l'exploitation de ses propres installations sur les lots A et C.

Le dossier précise : « *Le projet d'aménagement comporte trois ensembles fonctionnels distincts :*

- *aménagement du terrain, conception et construction du nouveau site de tri, transit, regroupement et traitement de déchets d'activités économiques de Chimirec à Aulnay-sous-Bois (lot A) ;*
- *aménagement du terrain, conception et construction du nouveau siège social de CHIMIREC à Aulnay-sous-Bois (lot C);*
- *aménagement du terrain, conception et construction d'un site logistique, ci-après désignée sous le nom de site logistique FIFTY ou projet FIFTY (lot B).*

Il a été décidé en concertation avec la DRIEE de soumettre en parallèle deux demandes d'autorisation environnementale distinctes. » (DAPP p 9).

Ces deux projets font l'objet d'une seule demande de permis de construire. Cependant, deux études d'impact différentes ont été établies et sont jointes respectivement à chacune des demandes d'autorisation environnementales présentées l'une par la société « Fifty » et l'autre par la société « Chimirec ». Ces deux études d'impact sont également jointes à la demande de permis de construire.

La MRAe a de ce fait été saisie globalement sur le projet « Chimirec » et sur le projet « Fifty ». Prenant acte des échanges entre l'administration et les porteurs de projet, elle émet toutefois ce jour deux avis séparés : le présent avis et un avis sur le projet « Chimirec » et sur son étude d'impact.

Ces deux études d'impact évaluent séparément les impacts des deux projets. La MRAe note toutefois qu'elles comportent certains éléments communs (contexte, etc) dont une évaluation de leurs impacts cumulés.

Compte-tenu de l'aménagement du site, dont la mise en œuvre est une phase commune aux deux projets et qui fait l'objet d'une demande unique de permis de construire, il convient pour la MRAe de justifier le choix des sociétés « Fifty » et « Chimirec » de considérer qu'il s'agit de deux projets distincts devant faire l'objet de deux études d'impact distinctes et non d'un projet unique au titre de l'évaluation environnementale, alors qu'en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité* ».

Par ailleurs, les projets « Chimirec » et « Fifty » sont localisés en limite d'un projet d'aménagement urbain (au sud) sommairement présenté dans l'étude d'impact (p 266). Selon l'étude d'impact de « Chimirec » plus précise sur ce point (EI ²« Chimirec » p 31), ce projet urbain prévoit, au nord de la gare du Grand Paris Express (ligne 16) en cours de construction (dénommée gare Ballanger dans l'étude d'impact), le développement d'activités industrielles, tertiaires et commerciales (454 000 mètres carrés au total), l'implantation de logements (99 000 mètres carrés) et d'équipements (groupe scolaire, médiathèque, campus et parkings en silo), ainsi que l'aménagement d'un parc et de voiries. Selon l'étude d'impact de « Chimirec », à la date du dépôt de la demande d'autorisation, ce projet d'aménagement urbain est « relativement bien défini » mais « toujours en cours d'élaboration » (EI « Chimirec » p. 30-31). L'étude d'impact de « Fifty » doit, pour la MRAe, comporter ces mêmes informations, au besoin actualisées, avant l'enquête publique.

L'étude d'impact de « Fifty » illustre l'évolution du voisinage du site en représentant, au titre des impacts cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés, les projets de centre d'exploitation de Grand Paris Express (GPE), de plateforme de transit de déblais, et d'aménagement urbain (EI, p. 267). La MRAe relève que l'étude d'impact de « Chimirec » détaille de plus les autres projets déjà réalisés sur le secteur (« Carrefour supply chain », « Segro »), et les autres installations existantes (« Magnetto »), et détaille la programmation du projet d'aménagement urbain. Il convient pour la MRAe de reprendre ces informations dans l'étude d'impact « Fifty ».

2 Etude d'impact

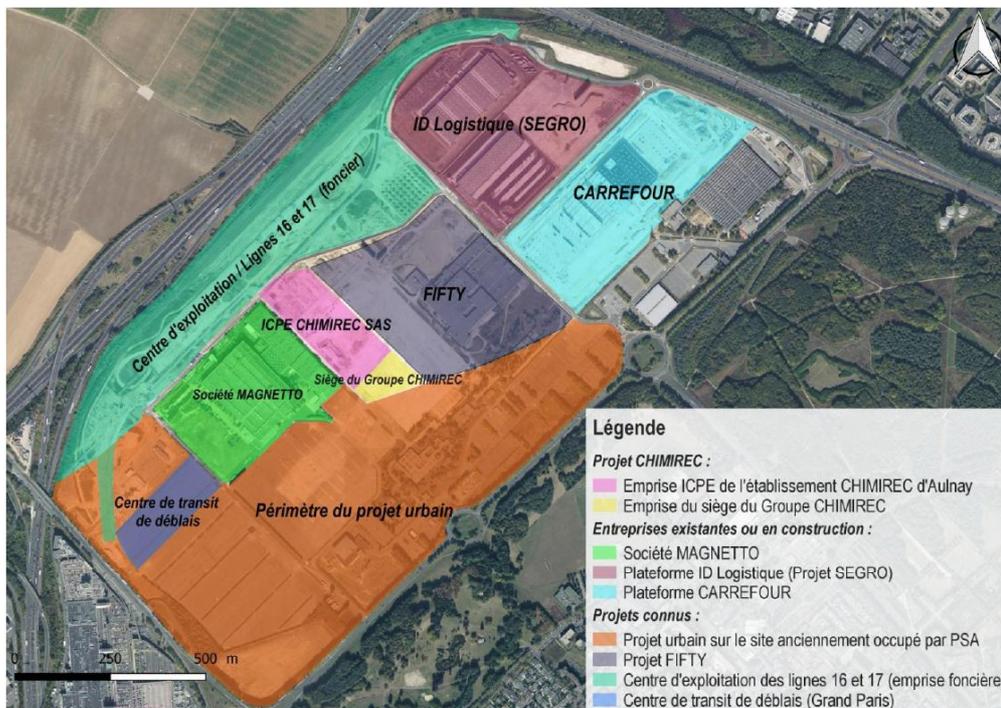


Illustration 2: Occupation, actuelle ou en projet, de l'ancien site PSA - source : EI « Chimirec » p. 33

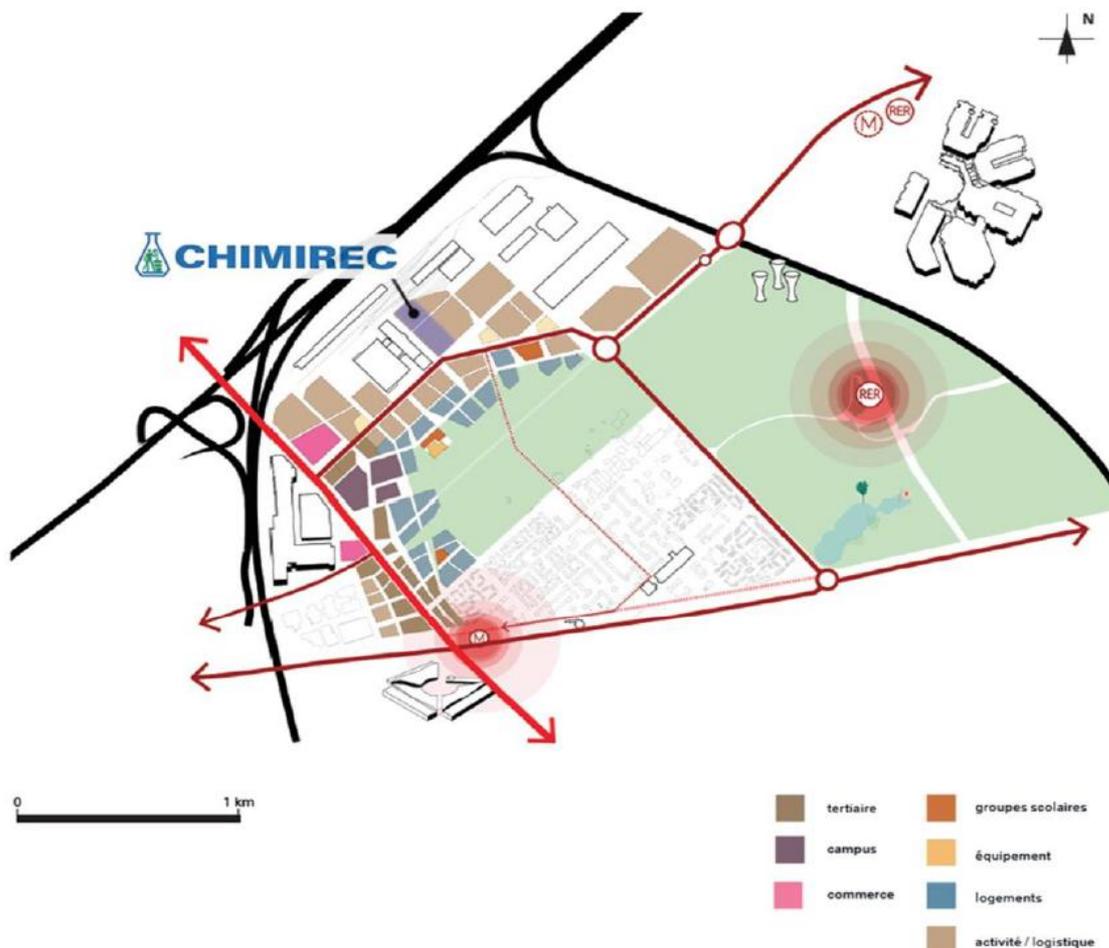


Illustration 3: Figure extraite de l'étude d'impact du projet urbain, présentant le plan d'aménagement envisagé par la commune d'Aulnay-sous-Bois - source : EI « Chimirec » p. 30

Selon l'étude d'impact, « les projets Chimirec et Fifty ne sont pas inclus dans le périmètre de ce projet urbain dans sa version telle que présentée par la Ville d'Aulnay-sous-Bois en décembre 2019, toutefois les terrains sur lesquels les projets Chimirec et Fifty y sont inclus pour leur plus grande partie » (EI Fifty p. 266 - effets cumulés). Cette phrase est ambiguë et l'articulation des différentes opérations nécessite d'être clarifiée dans les études d'impact qui seront soumises à l'enquête publique.

En effet les projets « Fifty » et « Chimirec » contribuent comme le projet urbain à l'objectif global de reconversion du site PSA (EI Fifty p. 198 - Justification du projet).

De plus, le fonctionnement des projets « Fifty » et « Chimirec » est conditionné par le traitement de leurs accès au sein de la « zone d'activité partagée » dans la quelle il se situent L'étude de trafic commune aux deux projets mentionne pour les poids lourds une voie d'accès au nord de cette zone (étude de trafic p. 25). Cet accès n'est pas présentée dans l'étude d'impact. Ses conditions d'aménagement et d'insertion sur le RD 40 doivent être précisées. Il en va de même pour les accès pour les véhicules légers, les piétons et les cyclistes à court terme, puis l'échéance du projet urbain qui comporterait une voie nouvelle longeant l'entrepôt Fifty et le siège social de Chimirec (futur boulevard André Citroën – illustration 5).

La MRAe recommande :

- **de reprendre et actualiser dans l'étude d'impact du projet Fifty qui sera soumise à l'enquête publique, la description des projets voisins et notamment du projet d'aménagement urbain, figurant dans l'étude d'impact du projet « Chimirec » ;**
- **de préciser l'articulation, d'une part entre les deux projets « Fifty » et « Chimirec », et d'autre part de ces deux projets avec le projet d'aménagement urbain ;**
- **au vu de la demande de permis de construire, de justifier le choix des sociétés « Fifty » et « Chimirec » de considérer qu'il s'agit de deux projets distincts devant faire l'objet de deux études d'impact distinctes et non d'un projet unique au titre de l'évaluation environnementale.**

La MRAe suggère à la commune d'Aulnay-sous-Bois que le projet d'aménagement urbain et son évaluation environnementale prennent en compte les projets « Chimirec » et « Fifty » et leurs incidences sur le voisinage.

2.2 Projet d'ensemble porté par la société « Fifty »

Le site est localisé à proximité des voies ferrées du centre d'exploitation du GPE qui longent l'autoroute A1 au nord ouest , et d'autres infrastructures routières (notamment l'A3 et l'A104 au nord et RD 40 au sud est), au-delà desquelles se trouvent notamment un tissu urbain mixte, des terres agricoles, et le parc départemental du Sausset.

La réalisation d'activités progresse dans l'ancien site PSA aux abords du projet. Selon les informations de l'étude d'impact de « Chimirec », des usages plus sensibles devraient s'implanter au sud du site dans le cadre du projet d'aménagement urbain. Il s'agit notamment de logements et d'un groupe scolaire, qui seraient localisés entre 100 et 250 mètres du projet au sud du futur boulevard André Citroën (cf illustration 6).

Une demande d'agrément relatif à l'implantation d'activités économiques (Article R.510-1 du code de l'urbanisme) a été sollicitée en commun pour les projets « Fifty » et « Chimirec » (construction d'un ensemble immobilier à usage principal d'entrepôts et de locaux industriels, d'une surface de plancher totale de 118 000 m², dont 11 000 m² de bureaux, 85 000 m² d'entrepôts et 22 000 m² de locaux industriels). Cette demande a fait l'objet d'un accord du préfet de région dans le cadre de l'examen des agréments le 23 janvier 2020.

2.3 **Projet « Fifty »**

Le site du projet « Fifty » au sens strict s'étend sur 169 847 mètres carrés. Il est actuellement imperméabilisé à 80 % (EI, p. 26). Plusieurs bâtiments ont déjà été démolis sur le site depuis la cessation d'activité de PSA. Des bâtiments, une dalle, des galeries techniques et réseaux enterrés, et des voiries, y restent encore à démolir (DAPP, p. 39 à 42). Une dépollution y est encore en cours. En effet, la société Fifty se porte acquéreuse d'un terrain préalablement préparé pour un usage industriel par PSA puis par l'EPFIF. Les travaux de dépollution et de démolition préalables aux travaux de construction auront donc été réalisés par ces intervenants (DAPP, p. 37).

Le projet « Fifty » consiste, après démolition de l'existant, dépollution du site, et autres opérations préalables mentionnées p. 38 du DAPP, en la réalisation d'un bâtiment logistique composé de 9 cellules³ à usage d'entrepôt pour des produits non dangereux de la grande distribution, de l'industrie et de l'e-commerce, et incluant des bureaux et locaux techniques. Le nombre de quais de déchargement n'est pas précisé dans le dossier. Le bâtiment, d'une hauteur de 14,4 mètres, développera 79 607 mètres carrés de surface de plancher. D'autres locaux d'équipements (chaufferie, poste d'accueil chauffeur, etc.) seront construits hors du bâtiment.

Le projet est conçu (dimensionnement du dallage, alimentation électrique suffisante) de manière à pouvoir faire évoluer le bâtiment afin de l'adapter à de nouveaux besoins tels que l'ajout de bureaux, « la mise en place de process spécifique ou de mécanisation »⁴, etc. (EI, p. 198).

Le projet comporte également l'aménagement de voiries (pour la circulation, le déchargement, et le stationnement), et de 45 690 mètres carrés d'espaces verts.

Les zones de stationnement présenteront une capacité de 389 places de voitures réparties en trois parkings.

Les activités projetées sur le lot B (projet Fifty) relèveront de plusieurs de rubriques de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), afférentes au stockage de produits combustibles, et notamment de polymères et de pneumatiques (autorisation), à de la combustion (chaufferie - déclaration avec contrôle périodique) et à l'utilisation d'accumulateurs électriques (déclaration). Le projet est ainsi soumis à autorisation environnementale au titre de la réglementation des ICPE, et également à déclaration au titre de la loi sur l'eau (voir ci après) (DAPP, p. 48 à 51).

Le projet fonctionnera 6j/7, 5h/22h (sauf pour les bureaux, 8h/17h), et pourrait accueillir 600 employés (dont 20 % de personnel administratif) (DAPP p 25). Le nombre maximal de personnes simultanément présentes mérite d'être précisé.

Les travaux de démolition et dépollution sont en cours. Les autres travaux débiteront en novembre 2020 et se dérouleront sur une durée de 14 mois (DAPP p 43). La durée des travaux est prévue sur environ 14 mois, en 2 phases :

- jusqu'en mars 2021 pour les lots A et C (projet « Chimirec ») ;
- jusqu'en décembre 2021 pour le lot B (projet FIFTY).

3 Les cellules auront 120 m de long sur 72 m de large pour les cellules C1 à C8 et 54 m pour la cellule C9. Elles seront regroupées en 4 lots disposant chacun d'un ensemble de bureaux.

4 Ces perspectives méritent d'être précisées.

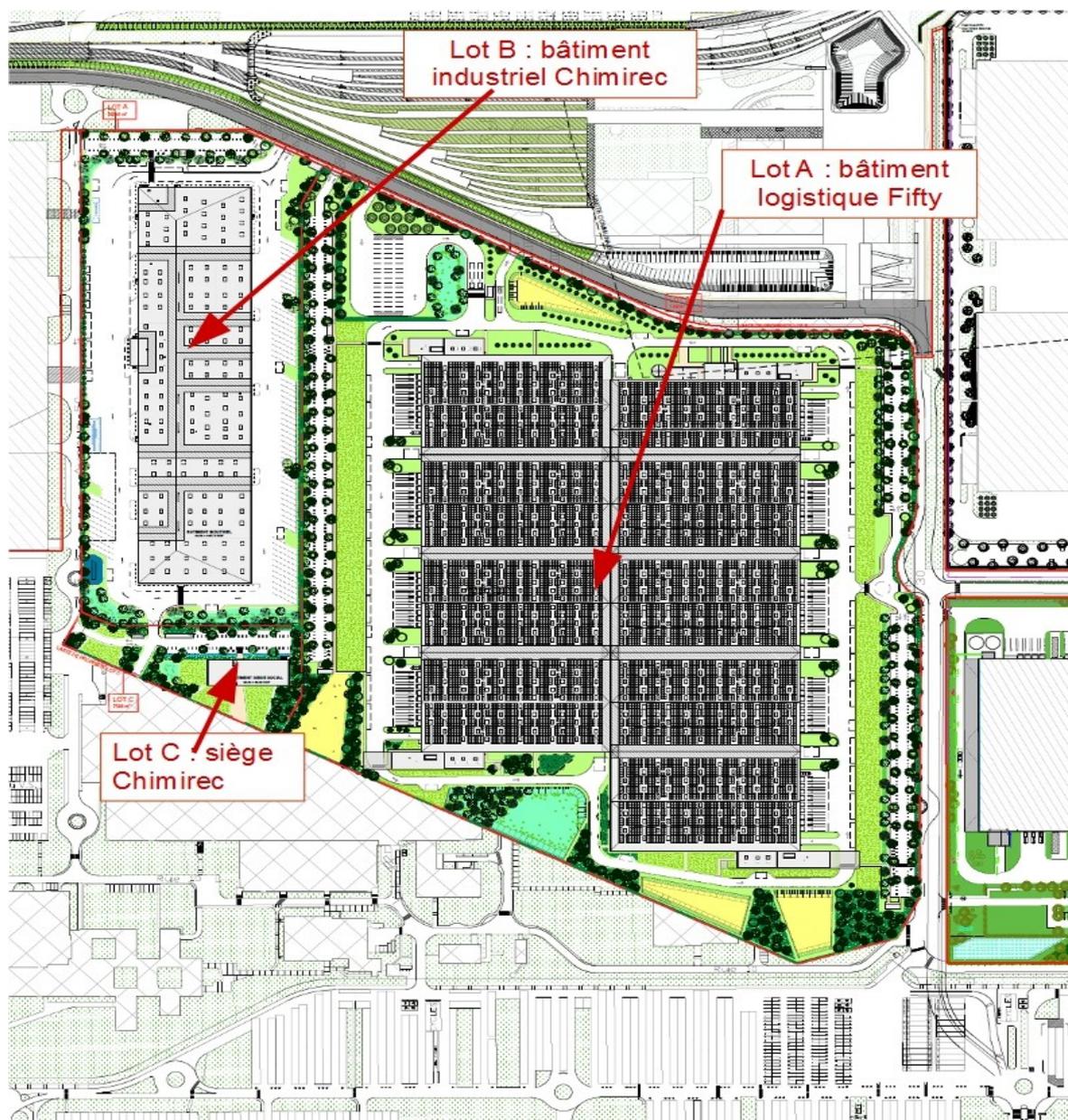


Illustration 4: plan de masse général du dossier de demande de permis de construire, (annoté par DRIEE : dénomination des lots conforme au dossier de permis de construire)

3 Analyse des enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- les consommations énergétiques directes du site en phase d'exploitation, et les émissions atmosphériques associées (gaz à effet de serre, pollution de l'air) ;
- le trafic routier généré par le projet, lors des travaux de démolition puis de construction, puis en phase d'exploitation (déplacement des employés et des véhicules logistiques), la pollution sonore, et la pollution de l'air ;
- la pollution industrielle existante du fait de l'ancien site PSA et les risques sanitaires associés ;
- la gestion des démolitions et des déblais produits lors des terrassements ;
- les risques pour la sécurité des biens et des personnes liés à l'activité logistique sur le site ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- la gestion des risques de pollution accidentelle dus à l'activité logistique ;
- la biodiversité (faune et flore) ;

- 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 impacts du projet, et les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser ces impacts, ainsi que les mesures de suivi.

3.1 Consommations énergétiques, émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact présente p 236 les consommations énergétiques du site (en phase d'exploitation), hors process (5 MWh/an d'électricité et 1,6 MWh/an de gaz (chauffage) alors que les installations photovoltaïques en toiture produiront 7 MWh/an). La nature des process exclus et la raison de leur exclusion ne sont pas expliquées. Les consommations énergétiques du trafic routier généré par les employés et par les véhicules liés à l'activité logistique ne sont pas évaluées. Compte tenu des activités projetées, l'évaluation des consommations énergétiques doit être complétée sur ces deux points.

L'étude d'impact évoque p 155 le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération du site (à l'aide de systèmes propres ou bien mutualisés avec les quartiers voisins) permettant de couvrir les besoins du futur quartier en chaleur haute température et basse température, en froid et en électricité : géothermie, solaire, réseau de chaleur urbain, récupération de chaleur des eaux grises et des équipements, biomasse / cogénération. Toutefois « *compte-tenu du caractère encore confidentiel et de la difficulté de réalisation d'un tel projet à court terme, ce point n'est pas retenu comme étant un enjeu* ».

Pour la MRAe, l'échéance d'un tel projet ne saurait conduire à minimiser l'enjeu, tant à échelle de cette partie de la ville (une étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables devra être réalisée pour le projet urbain) que du projet d'ensemble poursuivi avec la société « Chimirec » (aucune synergie ne semble avoir été envisagée avec le projet « Chimirec » en termes de production et d'approvisionnement en énergie) ou que du projet « Fifty » stricto sensu.

Pour la MRAe, cet enjeu mérite d'être approfondi à l'aide d'une étude comparative des sources d'énergies mobilisables pour le projet et de son potentiel de production d'énergie renouvelable tenant compte des caractéristiques du projet, des coûts, et des impacts sur l'environnement.

Des panneaux photovoltaïques seront installés en toiture. Le dossier ne précise pas s'ils approvisionneront le projet « Fifty » et le cas échéant le projet « Chimirec ».

Il est prévu (p 236) un approvisionnement en énergie par du gaz et de l'électricité, le projet incluant notamment « une pompe à chaleur (PAC) » et « un système de chauffage à récupération d'énergie (VRV) à haut rendement ». Pour la MRAe, cette solution pourrait engendrer des émissions de gaz à effet de serre importantes.

Pour la MRAe, ce volet de l'étude d'impact n'est pas proportionné aux enjeux en termes d'émissions de gaz à effet de serre et il convient donc de l'approfondir.

La MRAe recommande :

- ***d'intégrer les process ainsi que le trafic routier généré par les employés et les véhicules liés à l'activité logistique dans le calcul des consommations énergétiques ;***
- ***de réaliser une étude du potentiel de développement des énergies renouvelables et de raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ;***
- ***de justifier le choix de la solution d'approvisionnement énergétique retenue, eu égard aux émissions associées de gaz à effet de serre.***

3.2 Trafic routier, pollution sonore, et pollution de l'air

Déplacements.

Une étude de trafic commune aux projets « Chimirec » et « Fifty » a été menée, dont la dernière mise à jour date de janvier 2020. Cette étude permet d'évaluer la contribution de chacun des deux projets au trafic, ainsi que leurs impacts cumulés.

Le site bénéficie d'une desserte routière importante. Les conditions de circulation sont actuellement globalement satisfaisantes en heures de pointe aux abords immédiats du site, sauf au carrefour entre l'A 104 ouest et la RD 40 (boulevard André Citroën qui connaît d'importantes remontées de fil. Les conditions de circulation sont globalement fluides sur la RD 40, avec un taux de poids-lourds élevé. Par ailleurs, les activités logistiques existantes entraînent un stationnement gênant de voitures et poids-lourds aux abords du site.

Toutefois, l'état initial n'évalue pas la saturation actuelle des axes majeurs qui permettent d'accéder au site. Or, les autoroutes A 1, A 3 et A 104 sont congestionnées, voire saturées, en heure de pointe.

Concernant les déplacements à pied ou à vélo, les stations du RER B les plus proches (« Parc des expositions » et « Villepinte ») sont situées à environ 2 km du site. La future station du Grand Paris Express s'implantera à environ 1,5 km. Des lignes de bus permettent actuellement un accès depuis le RER B. Depuis les arrêts de bus, les cheminements sont actuellement inconfortables et peu sécurisés pour les piétons. –Aucun itinéraire n'est aménagé pour les cyclistes aux abords du site.

L'étude de trafic s'appuie sur l'hypothèse d'une part modale élevée pour la voiture en situation future (80 % des déplacements domicile-travail). Compte-tenu des difficultés actuelles d'accès au site par les autres modes de déplacement, cette hypothèse ne semble justifiée qu'à court terme, le quartier devant évoluer, avec en particulier la création du nouveau boulevard André Citroën. Or l'étude d'impact ne présente aucune mesure visant à réduire l'utilisation de la voiture (autopartage, renforcement de la desserte par les bus, réduction à terme du nombre de places de stationnement en vue d'inciter les employés à ne pas prendre la voiture, dans le cadre d'un plan de mobilité inter-entreprises).

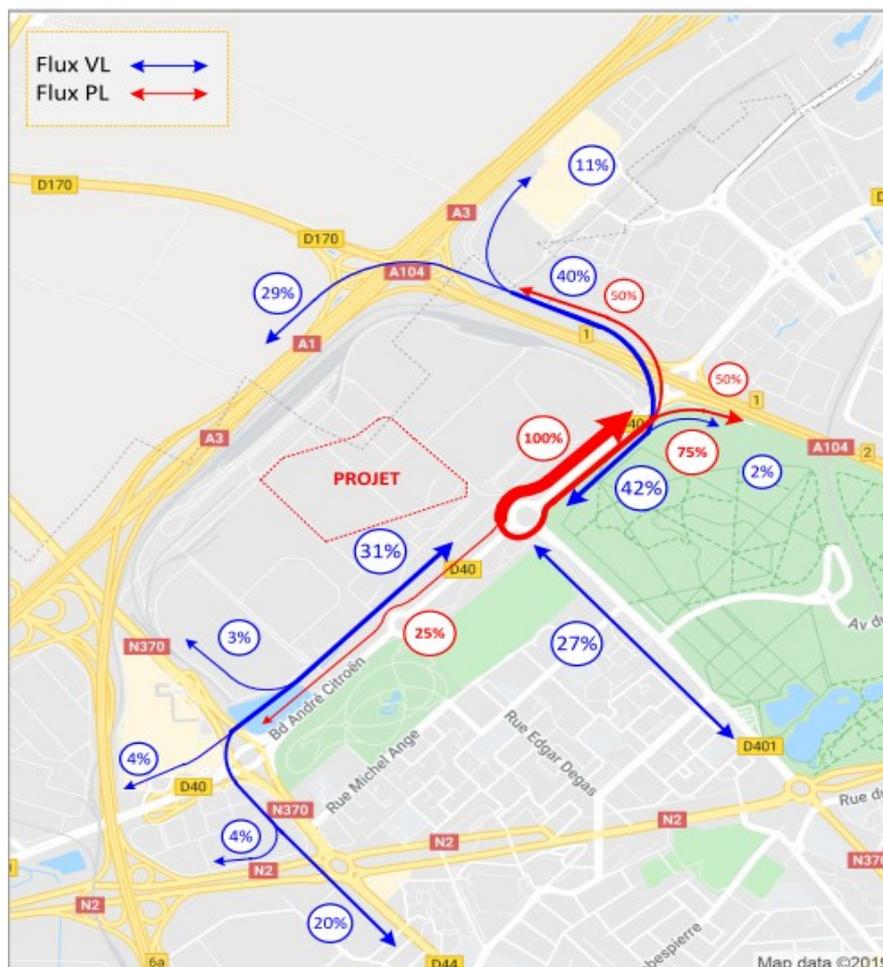


Illustration 5: Répartition anticipée du trafic PL et VL généré par les projets. (étude de trafic p 28)

Selon l'étude de trafic, le projet « Fifty » devrait générer dans les deux sens cumulés de circulation un trafic routier de 900 VL (véhicules légers) et 600 PL (poids lourds) en jour ouvré (p. 27 de l'étude de trafic), ce qui est élevé. Le projet sera accessible depuis deux accès VL et un accès PL (p. 25 de l'étude de trafic). L'un des accès VL et l'accès PL seront implantés au niveau de la nouvelle voie d'accès réalisée au nord du site. Les conditions de réalisation de cette voie ne sont pas précisées. Le trafic routier généré sera distribué en majorité vers le nord-est (A104) via la RD 40 et dans une moindre mesure vers la RD 44 au sud-ouest (via la RD 40, dans l'autre sens), et la RD 401 au sud (illustration 5).

Les cartes présentées dans l'étude de trafic permettent, par comparaison, une approche partielle des augmentations de trafic (pour « Fifty » seul, pour « Chimirec » seul, et les deux projets cumulés) sur la zone d'étude entre l'état initial (enquête de circulation réalisée en 2019, p 15) et l'état final (après livraison p 29). Pour apprécier correctement ces évolutions et leurs impacts les augmentations de trafic sur chaque route (en valeur absolue et pourcentage, par jour et en heure de pointe) doivent pour la MRAe être calculées et présentées de manière détaillée dans l'étude de trafic. Ces résultats doivent également être repris dans le corps de l'étude d'impact.

En tenant compte de l'ensemble des trois projets pris en considération au titre des effets cumulés (le futur projet urbain porté par la commune d'Aulnay-sous-Bois n'étant pas intégré dans cette analyse), le trafic routier journalier du secteur culminera à 2 144 mouvements de voitures et 1 082 mouvements de poids lourds à horizon 2023. Le nombre de poids-lourds sera ensuite de 750 mouvements par jour, une fois que la plateforme de transit des déblais (cf. illustration 2) aura cessé son activité (prévue entre 2020 et 2023). Ces informations méritent d'être mises en cohérence avec celle de l'étude de trafic (projets pris en compte dans les deux cas, dates de référence).

A eux seuls, les projets « Fifty » et « Chimirec » conduiront à une dégradation des conditions de circulation sur l'un des carrefours à proximité immédiate du site (RD40 / A104).

Enfin l'évolution prévisible des axes circulations aux abords du site dans le cadre du projet urbain notamment entre le tracé actuel (RD 40) et le futur tracé du boulevard André Citroën mérite d'être précisée avec ses incidences éventuelles sur la répartition des trafics PL et VL.

Le MRAe recommande

- **d'indiquer les conditions actuelles de saturation des autoroutes permettant d'accéder au site ;**
- **de calculer et de présenter de manière détaillée les augmentations de trafic (en valeur absolue et en pourcentage, en moyenne journalière jour et en heure de pointe) engendrées par le projet « Fifty » seul, par le cumul des projets « Fifty » et « Chimirec » et par l'ensemble des projets cumulés de l'ancien site PSA ;**
- **de prendre en compte les modifications des axes de circulation envisagées dans le projet urbain ;**
- **de proposer un plan de mobilité inter-entreprises, qui permette notamment d'optimiser le stationnement, d'améliorer le report vers les transports en commun et d'anticiper la réalisation d'un projet urbain.**

Qualité de l'air.

Le secteur est exposé à d'importantes sources de pollution : le trafic routier et en particulier les autoroutes, les aéroports du Bourget et de Roissy, ainsi que les installations industrielles.

L'étude d'impact s'appuie sur les données Airparif de 2018, qui relèvent, au niveau départemental, des niveaux de polluants (pour les stations urbaines et péri-urbaines) de l'ordre de 25 µg/m³ pour le dioxyde d'azote (NO₂), 20 µg/m³ de poussières PM₁₀, 12 µg/m³ de poussières PM_{2,5} et moins de 1 µg/m³ de benzène. Pendant environ 15 jours de l'année, l'ozone dépasse 120 µg/m³ pendant au moins 8 h.

L'étude d'impact recense 26 ERP (établissements recevant du public) sensibles dans un rayon de 2 kilomètres, ainsi que les habitations les plus proches. Actuellement, le site d'implantation du projet en est assez éloigné (à 750 mètres du premier équipement sportif et 800 mètres de la première école). Dans ce périmètre de 2 kilomètres, l'étude recense 37 770 personnes dont parmi les populations sensibles, 3 733 enfants de moins de 6 ans, et 648 personnes de plus de 80 ans (EI p. 122, et 129 à 131).

L'étude d'impact conclut que le projet « Fifty » aura un impact résiduel faible sur la qualité de l'air (EI p. 237), et négligeable sur la santé (EI p. 239). Elle prend notamment pour hypothèse que les émissions polluantes du projet seront liées au trafic routier.

Pour la MRAe, cette conclusion est insuffisamment justifiée. En effet, les émissions de polluants atmosphériques par les activités au sein du site autres que le trafic routier ne sont pas prises en compte dans l'évaluation des impacts sur la qualité de l'air. Aucune évaluation quantitative globale (ni modélisation) des émissions atmosphériques du projet n'est présentée. L'étude d'impact ne compare pas non plus la localisation des ERP sensibles par rapport aux trajets prévisionnels des véhicules liés au fonctionnement du projet.

De plus l'étude d'impact doit, pour la MRAe, prendre en compte l'évolution envisagée du voisinage du site dans le cadre du projet urbain de la commune d'Aulnay-sous-Bois qui dans sa configuration actuellement prévue conduira à l'implantation de logements et d'établissement sensibles en face du projet, de l'autre côté du futur boulevard André Citroën

Cet approfondissement de l'évaluation des impacts sur la qualité de l'air et la santé mérite pour la MRAe d'être élargi au projet « Chimirec » et aux autres projets voisins, au titre des impacts cumulés, notamment sur le trafic routier.

La MRAe recommande d'approfondir l'évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air et la santé :

- **en présentant une évaluation quantitative globale des émissions de polluants atmosphériques du projet sur la zone d'étude (prenant en compte les activités autres que le trafic routier) ;**
- **en présentant une appréciation des impacts sanitaires du projet, et des impacts cumulés avec les projets voisins, en tenant compte de la localisation des établissements recevant du public sensibles existants et envisagés dans le projet urbain par rapport aux trajets prévisionnels des véhicules du projet.**

Bruit.

Une étude acoustique a été réalisée. Elle s'appuie sur une campagne de mesures in situ réalisées en quatre points de la limite du terrain d'assiette. L'étude est structurée en vue de répondre principalement à la réglementation ICPE. Elle s'appuie notamment sur les notions réglementaires au titre des ICPE de « bruit résiduel » (bruit ambiant initial) et de « émergences sonores » en limite de site⁵.

L'état initial est évalué en bruit ambiant moyenné (indicateur de bruit LAeq), qui varie selon les points de mesure entre 55,5 et 66,5 décibels de jour, et entre 50,5 et 63,5 décibels la nuit. Les résultats sont en outre retranscrits en Lden (p. 12 et 13 de l'étude acoustique). Pour la MRAe, au regard des données présentées (p. 13 de l'étude acoustique) le bruit aux abords du site est significativement supérieur aux seuils préconisés par l'OMS pour le bruit routier (+ 18 décibels de Lden). On ne peut donc pas considérer que les niveaux de bruits mesurés sont « faibles », comme indiqué par l'étude d'impact (EI p. 154).

Les impacts du projet « Fifty » sur l'ambiance sonore sont estimés conformes à la réglementation ICPE. Aucune émergence sonore (liée à un bruit produit sur le site) n'est susceptible de dépasser les seuils à respecter au titre des ICPE : 5 décibels en journée ouvrée, ni 3 décibels le reste du temps (nuits et week-ends).

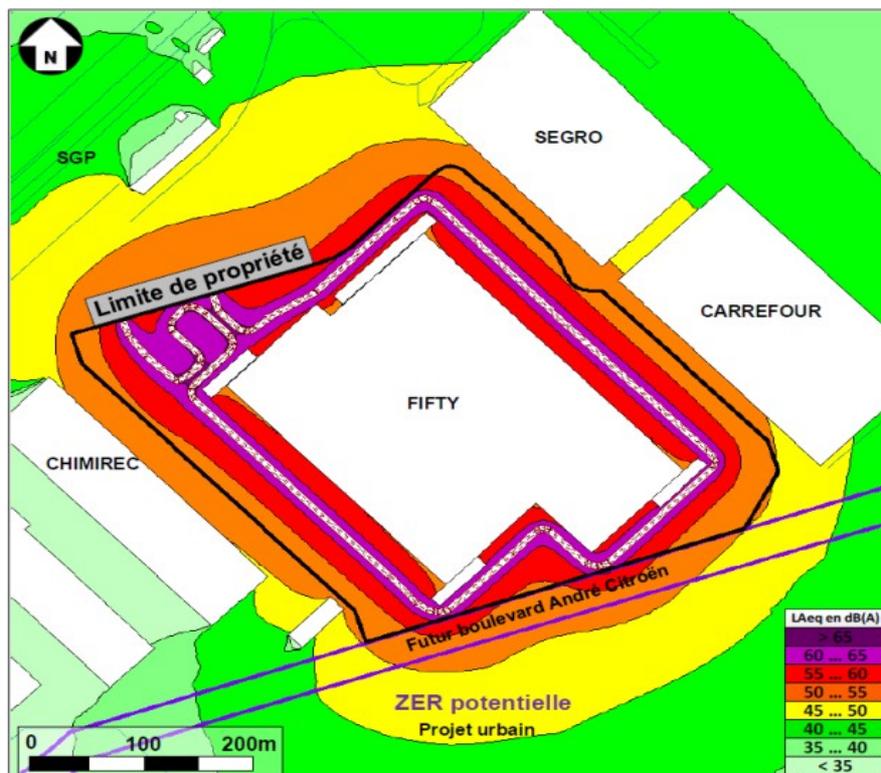


Illustration 6.: impact sonore du projet – période diurne (h=4m) (étude d'impact p 240)

5 Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

Il convient, en vue de répondre également aux attendus de l'évaluation environnementale et non de la seule réglementation ICPE, de quantifier les impacts sonores liés au trafic routier généré par le projet, notamment sur le futur boulevard André Citroën.

Cet approfondissement de l'évaluation des impacts sur le bruit et la santé mérite pour la MRAe d'être élargi au projet « Chimirec » et aux autres projets voisins, au titre des impacts cumulés, notamment sur le trafic routier

La MRAe recommande d'approfondir l'évaluation des impacts du projet sur le bruit :

- **en réexaminant la conclusion de l'état initial selon laquelle les bruits mesurés aux abords du site sont « faibles » ;**
- **en élargissant l'évaluation des impacts sonores du projet et des impacts cumulés avec les projets voisins à ceux du trafic routier qu'ils génèrent en tenant compte de la localisation des ERP sensibles existants et envisagés dans le projet urbain par rapport aux trajets prévisionnels des trafics générés par le projet.**

3.3 Pollution industrielle des sols en place et de la nappe

Le site PSA est inscrit dans la base de données BASOL⁶. Plusieurs campagnes de caractérisation de la pollution puis de dépollution ont eu lieu successivement en 2013, en 2016, en 2018 et en 2019. Les investigations ont mis en évidence des pollutions des sols aux hydrocarbures totaux, aux BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène, xylène), aux HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et aux COHV (composés organo-halogénés volatils), ainsi qu'une pollution de la nappe aux BTEX, aux HAP, aux COHV, aux hydrocarbures et au baryum. Les pollutions ont été localisées à l'angle nord-est de l'emprise du projet (ancien parc à cuves carburants et solvant de PSA) (EI p. 39).

Les terres polluées ont été excavées, évacuées et les zones remblayées. Il subsiste des anomalies modérées en métaux dans les sols et en hydrocarbures dans les bétons résiduels, mais elles sont, selon l'étude d'impact compatibles avec un usage industriel (p 41).

Par ailleurs, le traitement de la nappe d'eau souterraine (par biosparging, technique d'injection d'air dans la nappe et de récupération des gaz pour traitement) est toujours en cours. La fin de ces opérations sera suivie d'une phase de surveillance de 6 mois, qui doit permettre de vérifier que les objectifs de dépollution sont bien atteints.

Les travaux de construction démarreront une fois la dépollution achevée.

La MRAe a été informée par le service compétent de la DRIEE que le récolement de la remise en état du site devrait être réalisé début 2021 par l'inspection des installations classées.

Il convient pour la MRAe de préciser le planning prévisionnel de la dépollution restant à réaliser et de la période de surveillance des eaux souterraines et d'établir la compatibilité du calendrier prévisionnel des travaux de construction du projet (prévus de novembre 2020 à décembre 2021) avec ces dispositions.

La MRAe recommande d'établir la compatibilité du calendrier prévisionnel des travaux de construction du projet avec l'atteinte des objectifs de dépollution de la nappe.

⁶Base de données sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

3.4 Gestion des eaux

Une fois le projet réalisé, la surface imperméabilisée sera d'environ 124 157 mètres carrés, soit 73 % de l'emprise foncière, soit 7 % de moins par rapport à l'état antérieur du site (EI, p. 185). Le projet relève, selon le DAPP (p. 55), des rubriques 2.1.5.0. et 3.2.3.0. (relatives à la gestion des eaux pluviales et à la création de plans d'eau) de la nomenclature de la loi sur l'eau (seuils de déclaration).

Les eaux pluviales du projet seront infiltrées pour les pluies inférieures à une pluie décennale. Lors des événements pluvieux plus importants que la pluie décennale, les eaux seront retenues avant rejet régulé dans le réseau public avec un débit de fuite maximal de 2 l/s/ha.

Le système de gestion des eaux pluviales :

- a été conçu sur la base d'un découpage de l'emprise du projet en cinq bassins versants, correspondant à des sections distinctes de toitures ou de voiries f;
- inclura des noues et bassins d'infiltration, des séparateurs à hydrocarbure, et un bassin tampon étanche (ces équipements auront selon les cas des fonctions d'infiltration, de dépollution, ou de rétention temporaire avant rejet régulé).

L'étude de pollution a mis en évidence que les sols sont inertes au droit des emprises destinées à accueillir les futurs noues et bassins d'infiltration.

L'étude de danger présente (p. 77 à 80) par ailleurs un certain nombre de mesures de gestion des risques de pollution accidentelle des eaux dus aux activités sur le site.

3.5 Démolitions et gestion des déblais

L'étude d'impact présente des mesures contribuant à réduire les impacts des phases de démolition et de construction :

- mesures généralistes : information des riverains sur la durée et les horaires des travaux, mesures de réduction des émissions de poussières ;
- mesures spécifiques, avec le désamiantage des bâtiments, équipements, et enrobés, l'évacuation des déchets amiantés en centres agréés, et le recyclage (après concassage) des bétons issus de la démolition, aptes à être utilisés en travaux de plateforme et de voirie.

Il n'est pas précisé si les terres excavées sont réutilisées en remblais, ni si une gestion mutualisée avec d'autres projets, notamment « Chimirec » sera réalisée.

3.6 Risques pour la sécurité des biens et des personnes (étude de dangers)

Les activités projetées présentent des risques pour la sécurité des biens et des personnes, et notamment ceux d'un feu de nappe de combustible liquide, d'un incendie (sur une cellule de l'entrepôt ou généralisé au site), d'un jet enflammé, ou d'une explosion.

Seul le cas d'un incendie se propageant dans plusieurs cellules est susceptible d'effets irréversibles voire létaux (supérieurs aux seuils réglementaires) hors des limites de propriété, en raison de la dispersion de fumées toxiques.

Pour réduire au maximum la probabilité de ce scénario, et en limiter les effets, le pétitionnaire prévoit des mesures de prévention et de protection :

- système automatique de détection et défense incendie (sprinklage) ;
- équipement des cellules par des parois séparatives dont la durée de résistance au feu est de 2 heures (« murs coupe-feu 2 heures »).

Des mesures supplémentaires ont été retenues par la société Fifty suite à un premier avis défavorable de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP), consistant à :

- porter la durée de résistance au feu de certaines parois séparatives (en parties centrales du bâtiment) à 4 heures (« murs coupe-feu 4 heures ») au lieu de 2 heures ;
- porter la durée de résistance au feu des façades sans quais de chargement à 2 heures (« murs coupe-feu 2 heures ») au lieu d'un bardage simple ;
- revoir à la hausse le dimensionnement des moyens en eau ;
- installer des rideaux d'eau afin de refroidir en cas d'incendie les parois séparatives coupe-feu 4 heures ;
- déplacer les zones d'intervention des pompiers afin qu'elles ne soient pas incluses dans les zones d'effets létaux.

Une étude de dispersion des fumées toxiques et d'opacité est présentée pour deux scénarios d'incendie d'une durée de 4 heures concernant les cellules C5/C6/C7 d'une part, et les cellules C3/C4 d'autre part (annexe 18). Elle conclut à la possibilité d'effets toxiques irréversibles à 1,5 mètres de hauteur jusqu'à 69 mètres de distance hors du périmètre du site, et d'effets létaux jusqu'à 23 mètres hors de ce périmètre. Il convient pour la MRAe de confirmer que de tels effets sont compatibles avec le futur projet urbain en limite du projet le long du futur boulevard André Citroën.

Elle fait suite à une première version de l'étude, et portant sur un incendie de durée supérieure à 2 heures, dans une configuration du projet sans mur coupe-feu 4 heures.

Cette première version était assortie d'une analyse de risque détaillée, qui avait conclu qu'un tel incendie représenterait un danger modéré et extrêmement peu probable. Les risques étaient de fait jugés maîtrisés par l'étude de danger, compte-tenu notamment (selon la DRIEE) de la cinétique lente de ce type de scénario, et des plans d'opération interne (POI) des entreprises avoisinantes.

La nouvelle étude de dispersion prend en compte les aménagements qui seront in fine réalisés par l'exploitant,

Ces nouvelles données ne sont pas intégrées dans une actualisation de l'analyse de risque détaillée (qualification du danger et de la probabilité d'un incendie).

Par ailleurs, aucun scénario avec effet thermique hors du site n'a été retenu dans l'étude de danger. En effet, la présence des murs coupe-feu 4 heures permet de limiter la propagation d'un incendie accidentel à l'ensemble de l'entrepôt.

L'avis de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP) est favorable sur le projet ainsi modifié. Cet avis note que cet entrepôt présente des dimensions hors normes avec des cellules de grande longueur (120 mètres). En cas de feu de cellule ne pouvant être éteint par les système d'extinction automatique à eau, un incendie de cellule pourrait aboutir à la propagation de l'incendie à d'autres cellules de son lot. En effet les lances de sapeurs pompiers positionnés sur les moyens élévateurs aériens, dont la portée est de 50 mètres, ne pourraient ni protéger les murs d'isolement entre ces cellules, ni attaquer le cœur du foyer. Un feu généralisé du lot ne s'éteindrait que par combustion de l'ensemble des matériaux entreposés. Dans cette hypothèse, les réseaux de transport routiers, ferroviaires et aériens d'Ile de France seraient alors inopérants pendant plusieurs heures (Cf incendie d'un entrepôt de 8 000 m² à La Courneuve le 17 avril 2015).

La MRAe recommande

- ***d'actualiser l'analyse de risque détaillée dans le dossier qui sera soumis à enquête en prenant en compte l'étude complémentaire de dispersion des polluants et de conclure de manière explicite sur la compatibilité du projet avec le futur projet urbain le long du futur boulevard André Citroën ;***
- ***d'étudier une configuration des cellules permettant une intervention plus efficace des pompiers en cas de feu de cellule qui ne serait pas éteint par le système d'extinction automatique.***

3.7 Biodiversité

Cinq visites de terrain ont été réalisées de mai à septembre 2019, en vue d'effectuer des investigations des habitats naturels, de la faune et de la flore sur l'emprise des sites « Fifty » et « Chimirec » et leurs abords, notamment au sud-est (voir illustration 7). Les analyses se sont appuyés principalement sur des prospections à vue (à part pour les arthropodes et les chauves-souris). La période de nidification a été prospectée, mais pas celle de l'hivernage des oiseaux. Il convient donc d'évaluer l'intérêt potentiel du site pour les oiseaux hivernants.

Sur son emprise non imperméabilisée, le site « Fifty » est principalement concerné par une friche rudérale, et à la marge par des alignements d'arbres et un massif horticole (EI, p. 76).

En dépit de l'artificialisation du site, le bureau d'étude a relevé sur la zone d'étude la présence :

- 174 espèces de plantes, dont deux indigènes rares mais non menacées (Centaurée bleuet et Lotier à feuilles étroites) présentes sur le site « Fifty » (EI carte p. 100), et des espèces envahissantes (notamment le Sénéçon du cap et la Renouée du Japon) ;
- 29 espèces d'oiseaux dont neuf nichant sur le site, parmi lesquels le Chardonneret élégant et le Faucon crécerelle, présents sur le site « Fifty » (EI carte p. 109), et qui, (précision non apportée par l'étude d'impact) sont des espèces quasi-menacées en Île-de-France au sens de la liste rouge régionale des oiseaux nicheurs ;
- 37 espèces d'insectes, dont une espèce rare en Île-de-France (Oedipode aigue-marine) présente sur le site « Fifty » (EI carte p. 116), et une espèce protégée en Île-de-France (Ruspolie à tête de cône) présente à ses abords.

La MRAe note que le projet est de nature à nécessiter la destruction d'individus d'espèces protégées ou l'altération de leur habitat (site de nidification notamment). Le dossier n'indique pas pourquoi la demande d'autorisation environnementale ne comporte pas de demande de dérogation au titre des espèces protégées.

La MRAe relève qu'une partie de la période de nidification des oiseaux nicheurs sera exclue du planning des opérations préalables à la construction du projet « Fifty ». Pour la MRAe cette mesure ne paraît pas respectée car la destruction des espaces verts est susceptible d'intervenir entre mars et mai, période de nidification de ces espèces. Par ailleurs, les travaux de construction démarreront en novembre 2021 et seront susceptibles d'impacter des oiseaux hivernants, dont les enjeux n'ont pas été étudiés.



Illustration 7: localisation des espèces d'oiseaux protégées (expertise écologique p 64)

Les plantes exotiques envahissantes seront arrachées avec enlèvement du système racinaire puis évacuées vers une filière adaptée (EI p. 216).

Le projet prévoit l'aménagement d'espaces verts multi-strates (avec des espèces indigènes et une gestion différenciée d'une partie de la strate herbacée - fauche bisannuelle de prairies) et de surfaces de graviers ou de sable favorables à l'Oedipode aigue-marine. Il convient de préciser l'emprise des différents habitats projetés qui sont représentés en annexe 12.2. Les pieds ou graines des plantes rares seront déplacés sur de la prairie clôturée (sur le site aménagé). Un suivi des flores rare et invasive sera réalisé durant 5 ans.

A titre de compensation, des nichoirs seront installés, notamment pour le Faucon crécerelle, ainsi que des habitats pour insectes (tas de bois). Il convient, pour la MRAe, de préciser si les nichoirs seront suffisants pour assurer le maintien du Faucon crécerelle sur le site. Le Chardonneret élégant ne semble pas avoir été pris en compte dans ces aménagements.

Alors que l'étude naturaliste a porté sur les deux projets, l'étude d'impact n'analyse pas les effets cumulés des deux projets sur la biodiversité.

Enfin, l'étude d'impact ne comporte pas l'étude d'incidences Natura 2000 requise⁷. Elle n'analyse pas les impacts éventuels sur les populations d'espèces d'oiseaux ayant conduit à la désignation du Parc départemental du Sausset (situé à 120 mètres du projet) en tant que site Natura 2000.

7 L'évaluation des incidences Natura 2000 conduite conformément à l'article R. 414-23 du code de l'environnement doit analyser si le projet est susceptible d'avoir des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites Natura 2000 -S'il résulte de cette analyse que le projet peut avoir des effets significatifs dommageables sur l'état de conservation des habitats naturels ou des espèces, l'évaluation comprend un exposé des mesures qui seront prises pour supprimer ou réduire ces effets dommageables.

La MRAe recommande :

- **de préciser l'emprise des différents habitats naturels dont la création est projetée ;**
- **d'adapter le calendrier des travaux aux périodes sensibles pour les oiseaux ;**
- **de tenir compte de la réalisation du projet « Chimirec » pour l'analyse des effets cumulés avec ceux du projet « Fifty » sur la biodiversité ;**
- **de justifier pourquoi la demande d'autorisation environnementale ne comporte pas de demande de dérogation au titre des espèces protégées ;**
- **de compléter l'étude d'impact par l'étude d'incidences Natura 2000 du projet conduite selon les dispositions de l'article R. 414-23 du code de l'environnement.**

3.8 Paysage

Le projet présentera selon le dossier (Plan paysager en annexe 12.2 et étude d'impact p. 234) l'une architecture « sobre et contemporaine », illustrée par des vues en plan et en coupe. Une succession de bosquets contribuera à l'intégration paysagère du projet, notamment perçu de la RD 40 au sud. Le projet a également comme objectif d'offrir un cadre de vie agréable aux usagers du site, grâce aux espaces naturels qui y seront aménagés. L'étude paysagère est circonscrite à l'emprise du site et à une partie de ses abords.

Le projet sera peu visible depuis l'environnement lointain, car il sera entouré de sites industriels, bordé par des routes le séparant du parc Ballanger (RNT, p. 12).

Toutefois, compte-tenu du nombre limité d'illustrations présentées, il n'est pas aisé d'apprécier la cohérence architecturale du projet avec son environnement.

Par ailleurs, l'intégration du projet dans le projet urbain de la commune d'Aulnay-sous-Bois n'est pas étudiée (eu égard notamment à l'enjeu de « couture » urbaine entre l'ancien site PSA et le reste de la ville).

La MRAe recommande de compléter l'étude paysagère du projet par les perspectives d'intégration dans le voisinage immédiat du projet urbain de la commune d'Aulnay-sous-Bois.

4 Justification du projet retenu

Selon l'étude d'impact (p. 198), les entreprises locales et nationales ont un fort besoin en surface logistique sur la région Île-de-France à proximité des pôles de consommation, et le projet constitue une réponse à la demande logistique actuelle mais aussi à la tendance d'évolution concernant la logistique de demain et notamment celle de l'approvisionnement du « dernier kilomètre ». Le bassin d'emploi proche du projet permet de répondre aisément aux besoins d'emplois de l'activité logistique.

Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) a identifié la zone du projet comme secteur à fort potentiel de densification. La zone est classée UI□i au PLU d'Aulnay-sous-Bois, correspondant « à la partie du site PSA où la redynamisation économique est recherchée ». Une analyse détaillée (DAPP p. 64 à 84) établit la conformité du projet au règlement du PLU, ainsi qu'à celui de Gonesse (concerné à la marge).

L'étude d'impact souligne que d'un point de vue environnemental, le site ne présente pas de forte sensibilité, que ce projet de renouvellement urbain respecte l'objectif « zéro artificialisation nette » des sols, et que, compte-tenu de la proximité des autoroutes, le projet évite les traversées par des poids lourds de zones urbaines résidentielles et limite les impacts associés.

La MRAe rappelle enfin que les éventuelles solutions de substitution examinées lors de l'élaboration du projet doivent être présentées dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être complétée sur ce point en présentant au besoin la démarche du master plan PSA évoquée dans l'étude d'impact de Chimirec (p 14).

5 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique figurant dans le dossier de demande d'autorisation donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de certains sujets traités dans l'étude d'impact. Il omet toutefois des points importants du projet :

- présentation du projet global traité dans le permis de construire commun avec le futur site « Chimirec », et du contexte du projet d'aménagement urbain de la commune d'Aulnay-sous-Bois ;
- seuls les panneaux photovoltaïques sont mentionnés, et non la solution d'approvisionnement en énergie retenue qui s'appuie principalement sur du gaz et de l'électricité ;
- présentation des enjeux des habitats, de la faune et de la flore sur le site, et description complète des mesures ERC correspondantes (toutes ne sont pas présentées) ;
- enjeux et mesures de gestion des déchets de démolition et des poussières du chantier ;
- quantification du volume de trafic généré (par le projet seul, et par les projets cumulés) ;
- actualisation des résultats de l'étude de danger en cours d'instruction.

Par ailleurs, il conviendra de prendre en compte les suites éventuelles données aux autres recommandations formulées dans le présent avis par la MRAe et de veiller à joindre le résumé non technique au dossier de demande de permis de construire.

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

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou, si elle est antérieure, d'une éventuelle 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.

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