



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet d'une plateforme agro-alimentaire
« Agoralim »
Goussainville (95)**

N° 018680/A P
du 26/08/2026



Vue aérienne 3D du projet dans son environnement (EI, p.363)



Perspective sur la frange sud depuis la RD47 (EI, p.364)

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de plateforme agro-alimentaire « Agoralim », situé sur les communes de Goussainville et Roissy-en-France (Val d'Oise), porté par la SEMMARIS¹, en charge de la gestion du marché de Rungis. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) emportant mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Roissy Pays de France et du plan local d'urbanisme (PLU) de Goussainville.

Ce projet vise à créer un nouveau pôle de commerce de gros alimentaire, en complément du marché de Rungis. Il s'implante sur 44,5 hectares, à proximité immédiate de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, sur un secteur actuellement occupé pour moitié par des parcelles agricoles (environ 21 ha) et pour moitié par un tissu urbain hétérogène (habitat, activités artisanales et industrielles, habitats précaires, dépôts sauvages de déchets). Il prévoit l'aménagement de 120 000 à 130 000 m² de surface de plancher : huit bâtiments logistiques (six en R+1 et deux en rez-de-chaussée), quatre ateliers de transformation agroalimentaire, deux bâtiments mixtes tertiaires, une agora des producteurs, un centre de tri des déchets, deux parkings silos et environ 1 300 places de stationnement. La création d'environ 1 500 emplois directs est attendue à terme.

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

- la consommation d'espace et l'artificialisation des sols ;
- les consommations énergétiques et le bilan carbone du projet ;
- la biodiversité et les continuités écologiques ;
- l'insertion urbaine du projet ;
- les risques sanitaires.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de compléter l'état initial et l'analyse des incidences du projet sur les sols, l'eau et la biodiversité afin de garantir une évaluation des incidences du projet ; si à ce stade du projet et de ses procédures l'étude d'impact peut être considérée comme acceptable, l'Autorité environnementale invite le maître d'ouvrage à mettre à jour l'étude d'impact à l'occasion de la prochaine demande d'autorisation.

Elle recommande également de démontrer l'optimisation environnementale du projet par une analyse comparative rigoureuse des variantes (choix d'implantation, dimensionnement et organisation) au regard notamment de la forte consommation d'espace agricole.

Elle recommande de détailler l'analyse des incidences du projet sur la qualité de l'air et l'exposition de la population, ainsi que de renforcer l'évaluation climatique et énergétique du projet par l'élaboration d'un bilan carbone et énergétique détaillés ainsi qu'une simulation thermique démontrant sa compatibilité avec les objectifs nationaux et territoriaux de décarbonation et sa capacité d'adaptation au changement climatique.

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, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

1 Société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du marché d'intérêt national de la région parisienne

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
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.....	11
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	11
2. L'évaluation environnementale.....	11
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	12
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	13
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	14
3.1. Milieu physique.....	14
3.2. Milieu naturel, paysage, patrimoine.....	18
3.3. Milieu humain.....	21
4. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	24
5. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	26
ANNEXE.....	27
6. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	28

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'environnement² 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 environnementale³ 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, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par le préfet du Val d'Oise pour rendre un avis sur le projet Agoralim, porté par SEMMARIS, situé sur les communes de Goussainville et Roissy-en-France (Val d'Oise) et sur son étude d'impact datée de mai 2026.

Le projet Agoralim est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39° b du tableau annexé à cet article relative aux opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares) dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Goussainville et du schéma de cohérence territoriale de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 1^{er} juin 2026. 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 directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a été consulté et a apporté sa contribution le 26 juin 2026.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 26 août 2026. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet Agoralim.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Clara HERER, coordonnatrice, 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.

2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment 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).

3 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de 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.

Sigles utilisés

BHNS	Bus à haut niveau de service
CARPF	Communauté d'agglomération Roissy Pays de France
DOO	Document d'orientations et d'objectifs
DUP	Déclaration d'utilité publique
DUP	Déclaration d'utilité publique
EEE	Espèces exotiques envahissantes
EI	Étude d'impact
ERC	Séquence « éviter, réduire, compenser »
ERP	Établissement recevant du public
GES	Gaz à effet de serre
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
ICU	Îlot de chaleur urbain
MIN	Marché d'intérêt national
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PCAET	Plan climat air énergie territorial
PDMIF	Plan des mobilités en Île-de-France
PEB	Plan d'exposition au bruit
PIG	Projet d'intérêt général
PLU	Plan local d'urbanisme
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SNBC	Stratégie nationale bas carbone
SRCE	Schéma régionale de cohérence écologique
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Contexte territorial

Le projet Agoralim est localisé dans le département du Val-d'Oise (95), principalement sur le territoire de la commune de Goussainville, à proximité immédiate de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. La commune de Roissy-en-France est concernée de manière marginale par le projet.

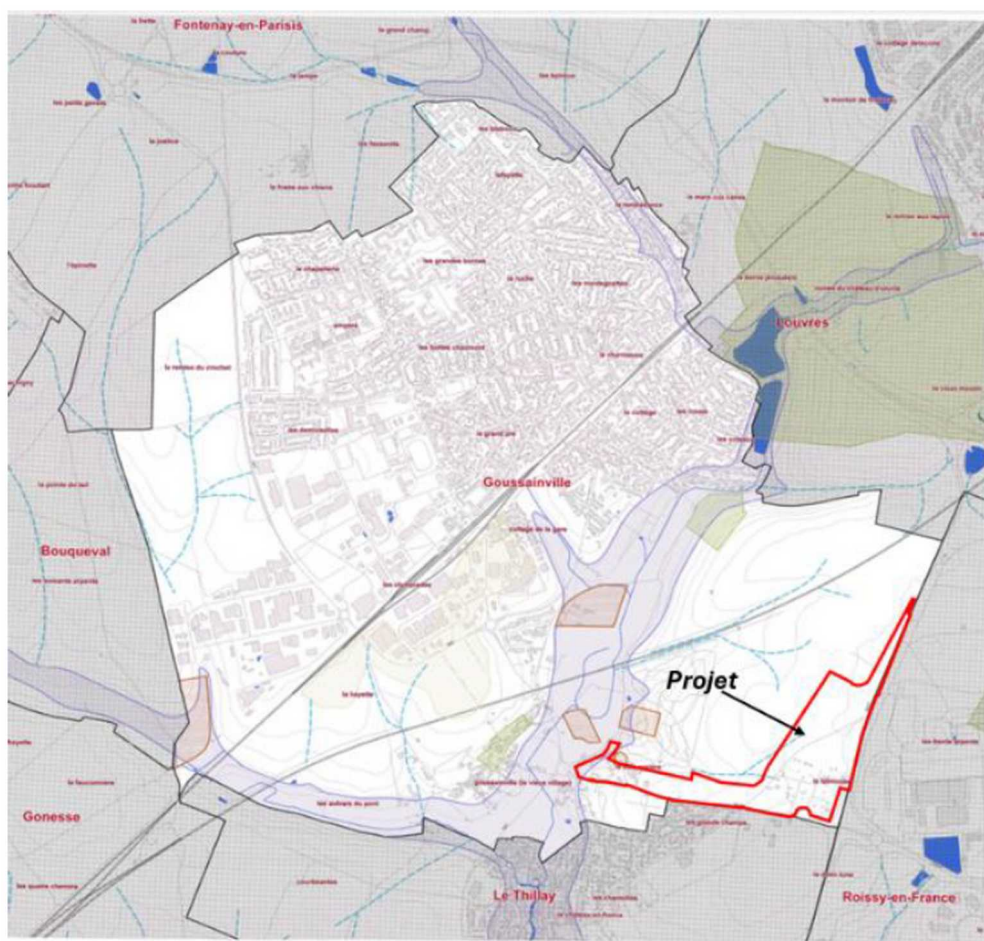


Figure 1: Localisation du projet Agoralim sur la commune de Goussainville (Ei, p.28)

La commune de Goussainville compte 30 952 habitants (Insee, 2022) et s'inscrit au sein de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF) regroupant 42 communes et 362 933 habitants (Insee, 2022). Située dans le nord-est de la plaine de France, le territoire communal est largement artificialisé dans ses parties sud et est, où se développent zones résidentielles, activités économiques et équipements. À l'ouest et au nord, le territoire conserve des espaces agricoles (32 % du territoire⁴), majoritairement dédiés aux grandes cultures. Par ailleurs, la commune est traversée par plusieurs axes routiers structurants : la Francilienne (N104) contourne la commune par le nord, assurant une connexion aux autoroutes A1/A3 et aux principaux pôles

4 D'après le mode d'occupation des sols 2025

franciliens, la route départementale RD 317 longe les emprises aéroportuaires à l'est du projet, tandis que la RD 47 contourne le tissu urbanisé par l'ouest.

■ Présentation du projet Agoralim

Le projet Agoralim, porté par la société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du marché d'intérêt national de Rungis (SEMMARIS), vise à créer une plateforme logistique et productive dédiée aux filières agroalimentaires dans le nord de l'Île-de-France. Inscrit dans une logique de sécurisation et de diversification de l'approvisionnement alimentaire francilien, il a pour ambition de rapprocher les fonctions de production, de transformation, de commerce de gros et de logistique. Le projet Agoralim est présenté comme complémentaire au marché d'intérêt national (MIN) de Rungis, Il intégrera, en complément des activités de logistique agroalimentaire et de préparation de produits, « *des activités de formation, d'innovation et de sensibilisation au bien-manger, afin de contribuer au développement territorial* » (EI, p.25).

■ Caractéristiques du projet d'aménagement

Le projet Agoralim s'implante, au sud-est du territoire de Goussainville, sur une emprise foncière d'environ 44,5 hectares⁵; 2,35 ha de l'emprise du projet, dédiés à la voirie, sont situés sur la commune de Roissy-en-France. Le périmètre du projet est délimité à l'est par la RD 317, au sud par la RD 47A, au nord par des parcelles agricoles et à l'ouest par le projet de réaménagement du bois du Seigneur.



Figure 2: Occupation actuelle du site d'implantation du projet (EI, p. 56)

Le secteur présente actuellement une occupation des sols hétérogène, caractérisée par la juxtaposition de parcelles agricoles, d'activités économiques (métallerie, garage automobile, casse automobile, pépinière), d'habitations et de zones d'habitat précaire ou temporaire, de nombreux dépôts sauvages de déchets de tous types.

Le projet Agoralim prévoit l'aménagement de 120 000 à 130 000 m² de surface de plancher (SDP) destinés au commerce de gros, à la transformation agroalimentaire et aux activités logistiques, et la création de 1 500 emplois directs à terme.

Le programme global s'articule autour des composantes suivantes :

- Bâtiments logistiques
 - Huit bâtiments logistiques représentant 100 000 m² de SDP, répartis selon deux typologies :
 - dans le secteur Talmouse : six bâtiments de type R+1, organisés en quatre ensembles bâtis longitudinaux ;
 - dans la bande sud : deux bâtiments en rez-de-chaussée ;

5 Le périmètre du projet a fait l'objet de deux extensions successives : la première au nord-est, intégrant les emprises nécessaires à la desserte routière de l'opération et la seconde portant sur une parcelle supplémentaire située dans le prolongement de la future desserte.

- Ateliers de transformation
 - Quatre ateliers représentant une surface cumulée d'environ 8 000 m², implantés en gradins sur différents plateaux ;
- Bâtiments tertiaires
 - Deux bâtiments à vocation tertiaire représentant 14 000 m² de SDP :
 - un premier bâtiment implanté en partie sud, directement accessible depuis le giratoire de la RD 47A (en pointe ouest du site) ;
 - un second bâtiment positionné en partie centrale du site ;
- Équipements spécifiques
 - Agora des producteurs, constituée d'un bâtiment principal et d'un bâtiment annexe à vocation logistique, d'une superficie totale de 7 000 m² ;
 - Plateforme de collecte des déchets, représentant 6 000 m², situé en limite ouest du secteur Nord Talmouse ;
- Infrastructures de stationnement pour environ 1 300 places :
 - des aires de stationnement pour véhicules légers (VL) et véhicules utilitaires légers (VUL) réparties à proximité immédiate de chaque bâtiment et permettant d'accueillir environ 660 places ;
 - deux parking en silos :
 - un ouvrage situé à l'ouest, d'une capacité de 60 places (ou 100 places selon les chapitres du dossier) sur un niveau ;
 - un ouvrage situé au centre (secteur Nord Talmouse), d'une capacité de 633 places (ou 540 places, selon les chapitres du dossier) réparties sur trois niveaux.



Figure 3: Plan masse du projet Agoralim (annexe 1)

À terme, le projet Agoralim générera environ 2 250 véhicules supplémentaires par jour, plus de la moitié étant des poids lourds (PL, 26 % des flux) et les véhicules utilitaires légers (VUL, 30 % des flux).

La création du diffuseur routier à trois bretelles nécessite l'acquisition et l'aménagement de 2,8 hectares d'emprises foncières situées en dehors du domaine public routier, et devant être intégrées à celui-ci.

Les travaux seront réalisés selon un phasage en trois temps : la phase 1 (zone rouge) au nord de la RD47A, la phase 2 correspond à la zone Talmouse nord et la phase 3 correspond à la zone la plus à l'ouest.

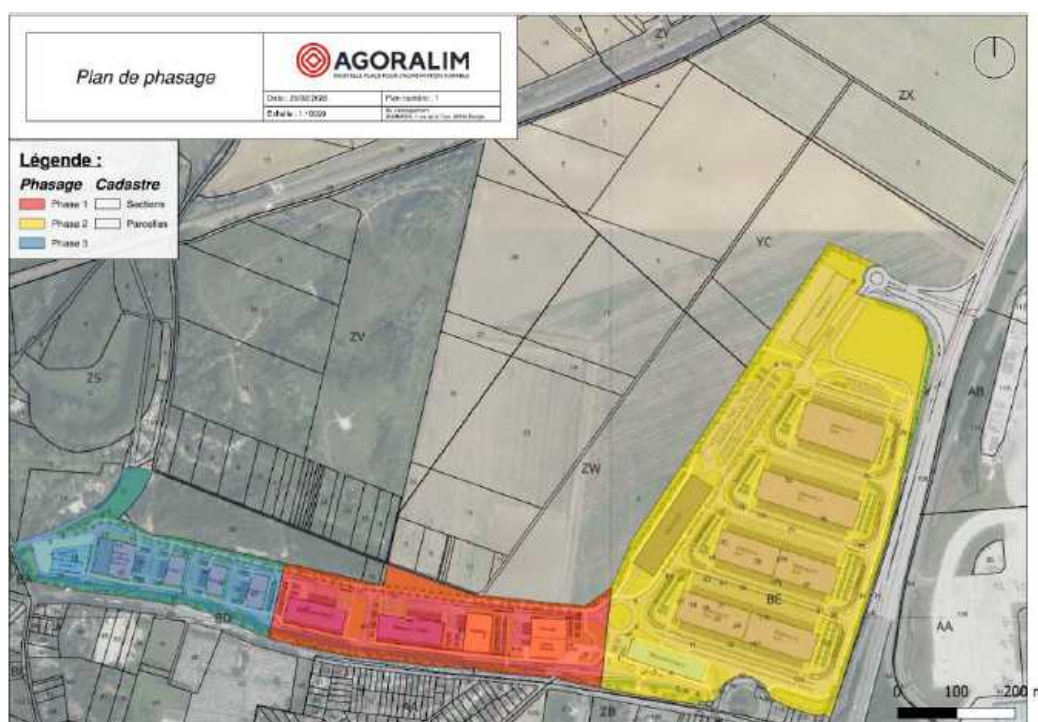


Figure 4: phasage des travaux (source : étude d'impact, p.32)

Les travaux devraient débuter au troisième trimestre 2028 par les opérations de dévoiement et de raccordement de réseaux, suivies au quatrième trimestre 2028 des premiers aménagements de voirie et de construction de bâtiments dans le secteur central (phase 1). L'achèvement des travaux est projeté pour le premier semestre 2037, soit une durée totale de chantier d'environ neuf ans, selon la bonne réalisation des opérations de libération du foncier nécessaires aux phases 2 et 3.

■ Procédures relatives au projet

Le projet Agoralim a été reconnu projet d'intérêt général (PIG)⁶ en tant qu'opération d'aménagement destinée au fonctionnement du service public alimentaire.

La mise en œuvre du projet Agoralim implique une mise en compatibilité conjointe du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la CARPF et du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Goussainville (cf. partie 4 du présent avis).

Le présent avis de l'Autorité environnementale porte sur l'ensemble de ces procédures, conduites sous l'égide du préfet du Val-d'Oise dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP), laquelle constitue un préalable réglementaire à l'acquisition des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet.

La mise en œuvre opérationnelle du projet est subordonnée à l'obtention d'une autorisation environnementale unique, qui intégrera notamment un volet au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ainsi qu'un volet au titre des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA)⁷.

Par ailleurs, le projet Agoralim a fait l'objet d'une étude préalable agricole⁸ réalisée en 2024.

⁶ [Arrêté préfectoral 2024-18005 du 2 octobre 2024](#)

⁷ Opérations susceptibles d'avoir des incidences sur la ressource en eau, les écosystèmes aquatiques ou les zones humides.

⁸ Cette étude vise à identifier et quantifier les mesures permettant de consolider l'économie agricole du territoire concerné. L'étude préalable agricole est soumise pour avis à la commission départementale pour la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF).

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

Trois procédures de concertation réglementaires ont été menées de façon concomitante : celle relative à la DUP du projet Agoralim, celle concernant la mise en compatibilité avec le SCoT de la CARPF, ainsi que celle portant sur la mise en compatibilité du PLU de Goussainville.

La concertation préalable s'est déroulée sur la période du 25 juin au 4 septembre 2025, selon des modalités communes (avis d'information, mise à disposition du dossier de concertation et d'un registre dématérialisé, exposition publique). La participation du public a principalement été assurée lors de trois rencontres, comprenant deux réunions publiques et une journée organisée autour d'ateliers thématiques. Au total, 169 personnes ont participé aux échanges et 642 contributions ont été formulées par le public, sur les registres et lors des rencontres de concertation.

Les bilans de la concertation ont été respectivement tirés par la commune de Goussainville et la CARPF les 15 octobre et 20 novembre 2025. La SEMMARIS a publié son propre bilan ainsi qu'une charte des engagements sur le site internet dédié au projet Agoralim le 3 décembre 2025. L'ensemble de ces documents, comprenant les avis et observations du public ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage, sont annexés au dossier, conformément aux exigences réglementaires.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- la consommation d'espace et l'artificialisation des sols ;
- les consommations énergétiques et le bilan carbone du projet ;
- la biodiversité et les continuités écologiques ;
- l'insertion urbaine du projet ;
- les risques sanitaires.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact est globalement bien structurée. Les études techniques et environnementales réalisées dans le cadre du projet (faune et flore, acoustique, circulations, énergies renouvelables, bilan carbone, etc.) sont jointes en annexes. Un résumé non technique est présenté dans un document distinct.

L'état initial de l'environnement couvre l'ensemble des thématiques requises et s'appuie sur des données récentes et actualisées. Toutefois, cette analyse est marquée par une limite majeure : les difficultés d'accès à une partie du site n'ont pas permis de mener des investigations approfondies sur une partie non négligeable du site (environ 20%), notamment pour la pollution des sols et la biodiversité qui sont cependant identifiés dans l'état initial comme portant des enjeux forts. Dès lors, l'étude d'impact nécessitera une actualisation.

Les incidences brutes du projet (phase travaux, phase d'exploitation) sont globalement bien caractérisées, pour les points qui ne sont pas renvoyés au stade de l'autorisation environnementale ; des compléments sont attendus notamment en ce qui concerne les consommations en eau et en énergie, les rejets d'eaux usées industrielles et la gestion des déchets.

Si la partie consacrée à la biodiversité présente une démarche de conciliation des enjeux environnementaux avec le projet avec des mesures hiérarchisées selon la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC), les mesures portant sur les autres enjeux ne le sont pas systématiquement. Toutes les mesures ERC ne font pas l'objet d'un suivi comprenant une valeur initiale, de cible, un indicateur précis, un échéancier ainsi que les

mesures correctives applicables en cas de non atteinte ; ces éléments sont des étapes clefs de la démarche d'évaluation environnementale et devront être intégrés à l'actualisation de l'étude d'impact.

(1) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter l'état initial de l'environnement sur l'ensemble du site et actualiser l'étude d'impact en conséquence, avant le démarrage des travaux ;
- restructurer la présentation des mesures selon la séquence ERC pour l'ensemble des thématiques environnementales ;
- compléter le dispositif de suivi pour l'ensemble des mesures.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact consacre un chapitre spécifique à l'articulation du projet avec les documents de planification en vigueur, couvrant les domaines de l'urbanisme, de l'eau, des déchets, de la biodiversité, du climat, de l'air et de l'énergie ainsi que de la santé humaine (EI, p.377 à 394). Le projet est présenté comme étant intégré au schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), et l'analyse de la compatibilité est détaillée dans l'étude d'impact de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, une analyse plus détaillée de l'articulation du projet avec les secteurs d'urbanisation préférentielle identifiés au Sdrif aurait pu utilement compléter le dossier.

S'agissant du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de Roissy Pays de France, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) d'Île-de-France et avec le plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France, l'analyse reste très générale et ne permet pas d'apprécier concrètement la contribution effective du projet aux objectifs du plan. Les engagements énoncés restent vagues : « *intégration de solutions logistiques décarbonées, encouragement à l'utilisation de véhicules propres, réflexion sur les approvisionnements énergétiques verts du site* ». Aucune donnée chiffrée (surface de panneaux photovoltaïques, part de véhicules propres attendue, gain en émissions de gaz à effet de serre), ni calendrier de mise en œuvre, ni indicateur de suivi ne sont fournis permettant d'étayer la démonstration de la compatibilité avec le PCAET.

De même, la compatibilité affichée avec le plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) ainsi qu'avec les plans de gestion des déchets (national et régional) et avec le schéma régional de cohérence écologique, repose sur des affirmations génériques et sur une analyse qualitative qui ne s'appuie sur aucun élément objectif ou quantitatif permettant d'évaluer la réalité des engagements et des incidences résiduelles du projet.

S'agissant des documents d'urbanisme, le dossier évoque la compatibilité du projet avec trois documents : le SCoT de la CARPF, le PLU de Goussainville et le PLU de Roissy-en-France.

L'analyse de compatibilité avec le SCoT de la CARPF et le PLU de Goussainville est absente du présent chapitre qui se contente d'indiquer que la DUP emportera la mise en compatibilité de ces deux documents. Une identification précise et exhaustive des dispositions réglementaires actuelles⁹ et des incompatibilités relevées avec le projet aurait dû être présentée. La compatibilité avec le PLU de Roissy-en-France fait l'objet d'une analyse plus développée : elle porte sur la compatibilité de la construction d'une desserte routière du projet avec le règlement de la zone Uz (correspondant à la plate-forme aéroportuaire) et sur les dispositions graphiques du PLU (une zone *non aedificandi* et une marge de recul le long de la RD317).

(2) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser la contribution du projet aux documents de planification existants afin de mieux justifier leur articulation ;
- consolider l'analyse de la compatibilité du projet avec l'ensemble des documents d'urbanisme concernés, notamment avec le Sdrif.

⁹ L'étude d'impact (p.30) mentionne la situation du projet avant modification du PLU de Goussainville, en précisant que des parcelles sont classées en zone A et Ui et concernées par un classement partiel en espace boisé classé (EBC) et un emplacement réservé. Il semble que les parcelles classées en EBC sont situées hors du périmètre de la DUP.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

■ Analyse des variantes

L'étude d'impact ne présente pas d'éléments quantitatifs justifiant le projet. Un tableau comparatif de onze sites, non cartographiés, est présenté dans l'étude d'impact (EI, p.40 à 42), le périmètre de recherche foncière ayant été défini de manière restrictive¹⁰. Cette analyse s'est appuyée sur les critères suivants :

- « Foncier de minimum 10 hectares ;
- Distance maximale de 10 kilomètres du Triangle de Gonesse ;
- Fonciers déjà artificialisés et sur lesquels les impacts environnementaux sont limités ;
- Proximité des zones de consommation franciliennes ;
- Bonne desserte par les infrastructures routières et transport en commun ;
- Possibilité d'accès sans traverser des quartiers d'habitation ;
- Terrain plat ou peu pentu, sans contraintes majeures de pollution des sols ».

Une cartographie présentant les différents sites en les croisant avec des cartes présentant les enjeux environnementaux locaux aurait pu utilement compléter la démonstration. Par ailleurs, certaines incohérences ou imprécisions dans l'application de ces critères, fragilisent la rigueur de la démarche de sélection.

Concernant le critère « impacts environnementaux limités », il est subdivisé en trois sous-critères (« Terres agricoles », « Écologie », « Topographie »), mais la majorité des analyses sont vides ou ne contiennent que des informations factuelles, sans évaluation qualitative ou quantitative des enjeux.

Concernant le critère « fonciers déjà artificialisés », le site « Triangle de Gonesse » (270 ha) est décrit comme un « site entièrement agricole » (EI, p. 42), ce qui contredit directement ce critère. Le dossier indique que « 18 ha sur 44 ha » du site retenu de « Goussainville Talmouse-RD47A » sont en usage agricole (EI, p. 42), soit 41 % du site constitué de terres agricoles qui seront artificialisées. Le critère d'artificialisation préalable semble ainsi avoir été implicitement pondéré comme secondaire par rapport à d'autres critères, sans que cette hiérarchisation ne soit présentée.

Les motifs ayant conduit à écarter les sites alternatifs sont, pour la plupart, d'ordre économique ou foncier. Si ces considérations sont légitimes dans une logique de faisabilité opérationnelle et financière du projet, elles ne sauraient se substituer à une démonstration rigoureuse au sens de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, qui exige une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine.,

(3) L'Autorité environnementale recommande de préciser la justification du projet ainsi que l'analyse multi-critères des variantes du projet ayant conduit à retenir le site du projet.

■ Variantes au sein du projet

Une étude d'optimisation de la densité est fournie en annexe 12, présentant des mesures de limitation de l'emprise au sol, notamment la réalisation de parkings silo et de bâtiments en R+1.

Le dossier indique que six bâtiments sur huit seront édifiés en R+1, mais aucune variante avec des hauteurs supérieures (R+2, ou configurations mixtes R+1/R+2) n'a été étudiée. De telles options permettraient de réduire significativement l'emprise au sol et, par conséquent, la consommation d'espaces agricoles. Aucune contrainte technique, réglementaire ou programmatique n'est apportée pour justifier l'impossibilité de densifier davantage les constructions¹¹.

10 Dans le cadre du plan Val d'Oise, le premier ministre a exprimé sa volonté d'implanter le projet Agoralim dans le département.

11 Dans son ouvrage « Les Marchés d'Intérêt National, leviers de résilience alimentaire pour les territoires. Guide stratégique à destination des collectivités locales » publié en juin 2026, la banque des territoires rappelle la nécessité de repenser le modèle architectural des MIN. « Le modèle historique extensif horizontal, consommateur de foncier, n'est soit plus soutenable ; soit irréalisable faute de foncier extensible. Il doit être remplacé par des logiques de densifica-

S'agissant du stationnement, le projet prévoit une capacité totale de 1 300 places : 640 places en parkings silo et 660 places en stationnement au sol¹². Le dossier ne précise pas si ce choix correspond à une mutualisation maximale du stationnement en ouvrage. Aucune analyse coût/bénéfice environnemental n'est fournie (gain environnemental/surcoût éventuel d'une mutualisation maximale en ouvrage).

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- réaliser une analyse comparative multicritère de plusieurs variantes de densification (des hauteurs supérieures ou configurations mixtes, et une mutualisation maximale du stationnement en ouvrage) ;
- évaluer pour chaque solution, les gains environnementaux (réduction de l'emprise au sol, amélioration du coefficient biotope, insertion paysagère) et les surcoûts éventuels (coûts de construction, contraintes techniques).

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

3.1. Milieu physique

■ Relief et topographie

L'altitude du site varie de 57 m NGF¹³ à l'ouest près de la vallée du Croult, à 115 m au nord-est dans le secteur de la Talmouse, soit un dénivelé total de 58 m. Les incidences du chantier sur la topographie sont jugées fortes, en raison du nivellement envisagé et à l'aménagement du projet sous forme de plateaux progressifs adaptés à la pente naturelle ; le descriptif de ces plateaux, leur localisation, leurs altitudes respectives n'est pas présenté, ni le chiffrage des volumes de déblais/remblais attendus. Les mesures envisagées, peu détaillées et opérationnelles, ne fournissant par exemple aucun objectif précis d'équilibre sur les volumes de terre, ne permettent pas de déterminer leur efficacité ou leur pertinence au regard des enjeux de limitation des incidences résiduelles.

(5) L'Autorité environnementale recommande de préciser la topographie du projet et ses conséquences sur les volumes de terre attendus.

■ Géologie

La géologie du site se caractérise par des couches calcaires et sableuses. La partie nord-est est constituée de limons de plateau, et l'ouest, près de la vallée du Croult, avec la présence de terrains alluvionnaires compressibles (« La voie Rosière »). Les principaux risques concernent la stabilité des sols, notamment le tassement sous les constructions. Bien que le dossier mentionne ce risque (EI, p.276), il reporte la description des mesures à mettre en œuvre au stade des autorisations d'urbanisme.

■ Pollution des sols

Le dossier indique la présence de pollution des sols sur plusieurs secteurs du site, notamment dans la zone est de la Talmouse et au niveau de l'ancienne décharge située à l'ouest de la voie Rosière (EI, p. 251). Ces pollutions sont principalement liées aux activités passées et actuelles (casse automobile, ferrailage, garages automobiles) ainsi qu'au dépôt illégal de déchets.

tion, de recomposition et de montée en étages » (p.53). Le guide met en lumière plusieurs sites plus compacts et multifonctionnels, avec notamment un focus en Île-de-France : « le bâtiment F7 localisé sur le MIN de Rungis constitue une vitrine de nouveau savoir-faire immobilier à étages et multi-activités, dans un emplacement stratégique, ainsi économe en foncier à l'heure du Zéro artificialisation nette (ZAN) » (p.57).

12 L'option présentée dans l'étude d'optimisation diffère de celle retenue pour le projet soumis à l'enquête publique. En effet, l'étude proposait un ouvrage de 100 places sur un niveau et un ouvrage de 540 places sur trois niveaux, tandis que le projet final prévoit un ouvrage de 60 places sur un niveau et un ouvrage de 633 places sur trois niveaux.

13 Le nivellement général de la France (NGF) correspond au niveau moyen de la mer.

Sur la base de l'étude historique (annexe 4), les polluants susceptibles d'être présents sont nombreux : métaux lourds (plomb, cadmium, zinc, cuivre), hydrocarbures, solvants chlorés (traitement de surface), PCB¹⁴ (transformateurs électriques), amiante (issus de bâtiments démolis) et divers déchets (plastiques, pneus). Les analyses de vues aériennes confirment la présence de déchets et de remblais hétérogènes.

En raison de difficultés d'accès à certaines parcelles, aucun diagnostic de pollution n'a été réalisé à ce stade. Par conséquent, les incidences (concentrations en polluants et volume de terres polluées) ne sont pas quantifiées.

Le dossier décrit des mesures ERC génériques, par exemple en phase chantier, où il est prévu de limiter la diffusion des polluants par la mise en œuvre de zones étanches et d'un plan de gestion des terres excavées ; le dossier ne présente pas la procédure qui sera suivie en cas de découverte fortuite de terres polluées, ni comment celles-ci seront tracées puis éliminées dans les filières adaptées. L'absence de diagnostic préalable ne permet pas de quantifier l'efficacité de ces mesures ni les incidences résiduelles, notamment pour évaluer les risques sanitaires.

(6) L'Autorité environnementale recommande de réaliser un diagnostic de pollution sur l'ensemble des secteurs concernés afin de caractériser la nature, l'étendue et les niveaux de contamination et d'actualiser l'état initial, les mesures ERC et les incidences résiduelles du projet en conséquence.

■ Qualité des sols

Le site comprend une parcelle de 2 ha en pépinière et cinq parcelles en grandes cultures, intégrées dans une rotation de types céréales, oléoprotéagineux et betteraves sucrières (voir figures ci-dessous).



Figure 5: Evolution des assolements au droit du projet (EI, p.62)

L'étude préalable agricole (annexe 8) met en évidence la très bonne qualité agronomique des parcelles concernées, fondée sur une caractérisation sommaire des sols. La réalisation d'une étude pédologique approfondie (cartographie fine des horizons pédologiques et analyse approfondie de leurs propriétés physiques, chimiques et biologiques) permettrait de mieux caractériser les incidences du projet. Un remaniement extensif des sols, comme celui envisagé, présente un risque significatif de dégradation irréversible de la structure et de la fertilité des sols, d'autant plus préjudiciable dans un contexte de changement climatique.

Les mesures de gestion des terres prévues dans l'étude d'impact (EI, p. 273) respectent la réglementation de tri et de traitement des terres (tri à la source, caractérisation, réemploi, évacuation vers filières agréées). Toutefois, leur mise en œuvre, notamment le réemploi sans distinction des horizons pédologiques, ne permet pas de préserver les capacités productives et écologiques des sols.

■ Eaux superficielles et eaux souterraines

L'étude d'impact précise qu'aucun prélèvement en nappe souterraine n'est envisagé. Les risques de pollution des eaux sont identifiés comme limités, liés à d'éventuels déversements accidentels (EI, p.273). Des mesures sont prévues en phase d'exploitation (bassins de rétention étanches et séparateurs à hydrocarbures) permettant de réduire significativement les impacts sur les eaux souterraines. En phase chantier, les mesures mentionnées demeurent génériques (entretien des engins hors site, interdiction du lavage des toupies à béton,

14 Les PCB désignent les polychlorobiphényles.

étanchéité des aires de stockage de produits polluants) et ne s'accompagnent d'aucun dispositif de suivi de la qualité des eaux.

(7) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par un protocole de surveillance régulière des eaux superficielles, y compris en phase chantier, accompagné de mesures permettant de faire face à un risque de pollution accidentelle.

Le site du projet se situe au droit de la nappe du Bathonien. Cet aquifère alimenté directement par la pluvio-métrie et le ruissellement est particulièrement vulnérable aux pollutions et aux variations de niveau. Les relevés disponibles, issus de quatre piézomètres installés en 2024-2025, ne couvrent pas un cycle hydrologique complet (soit au minimum douze mois consécutifs), ne permettant pas de caractériser la dynamique et l'amplitude des variations de la nappe.

L'étude mentionne un risque de remontée de nappe localisé dans la partie ouest du projet. Plusieurs bâtiments (l'atelier 1 et les bâtiments mixtes 1 et 2) présentent des niveaux de planchers bas (entre 60, 20 et 81,20 m NGF) inférieurs aux niveaux des plus hautes eaux estimés pour des crues cinquantennales (81,65 m NGF). Des mesures de protection sont envisagées (cuvelage, drainage) à partir d'un plan masse obsolète (Figure 3 étude hydrogéologique, annexe 13).

Dans ces conditions, les hypothèses retenues pour les niveaux des plus hautes eaux apparaissent incohérentes, et la démonstration de l'absence de conséquences d'une crue exceptionnelle ou d'une remontée de nappe mériterait d'être étayée. L'installation de piézomètres supplémentaires permettrait assurer un suivi efficace des variations de la nappe.

(8) L'Autorité environnementale recommande de mettre en place un suivi piézométrique s'étendant sur au moins un cycle hydrologique complet et de mettre à jour l'étude hydrogéologique sur la base de la dernière version du plan masse, en adaptant le cas échéant les mesures ERC pour chaque bâtiment concerné par le risque de remontée de nappe.

■ Émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact identifie, sur 60 ans de durée de vie du projet, les sources d'émissions de gaz à effet de serre (GES) suivantes, distinguant :

- en phase travaux : les matériaux et processus de construction des bâtiments (fondations, structures, isolations, équipements techniques) ;
- en phase exploitation : la consommation énergétique des entrepôts (notamment frigorifiques), les flux de transport logistique générés par l'activité, ainsi que les déplacements des salariés.

Le dossier estime environ 65 000 t CO₂e émises sur 60 ans pour la construction et l'exploitation des bâtiments, et des émissions annuelles de 316 613 t CO₂e pour les poids lourds et 2 790 t CO₂e pour les véhicules légers, soit un total d'environ 19 millions de tonnes¹⁵ de CO₂e émises sur l'ensemble de la durée de vie du projet (EI, p. 265-266).

Ce bilan n'intègre pas la perte de capacité de stockage du carbone liée à l'artificialisation des 21 ha de terres agricoles, ni les émissions indirectes amont/aval (production, extraction et transport des matériaux), ni la fin de vie des installations. Par ailleurs, les émissions évitées ou induites au regard d'un scénario de référence (sans projet) et/ou d'un scénario alternatif (variantes d'implantation ou d'organisation logistique) ne sont pas analysées, en prenant par exemple en compte les changements de parcours de la logistique agroalimentaire permis par le projet.

15 Somme des émissions liées aux bâtiments (65 000) et de 60 années d'émissions par les véhicules (60 x (316 613 + 2 790)). A titre de comparaison, l'empreinte carbone de la France est estimée à 563 millions de t CO₂e, dont 56 millions de tonnes émises par les services de transport et 62 millions émises par les véhicules des ménages (Service des données et études statistiques [SDES, 2024](https://www.sdes.fr/))

Différentes mesures visant à réduire les émissions de GES sont présentées dans le dossier, comme l'éco-conception des bâtiments ou l'optimisation de la performance énergétique (éclairage, chauffage, ventilation). L'effet attendu de ces mesures n'est pas quantifié, ni rapporté au bilan carbone global : il est simplement évoqué « *des améliorations significatives de l'impact carbone* » (EI, p.266). Si le dossier évoque la volonté de s'inscrire dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC), aucune trajectoire d'émissions résiduelles n'est fournie, permettant de vérifier la compatibilité du projet avec l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Aucune mesure de compensation n'est prévue afin de limiter les incidences résiduelles du projet¹⁶.

(9) L'Autorité environnementale recommande de compléter le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet et de quantifier les mesures d'évitement et de réduction envisagées, ainsi que de les compléter par des mesures de compensation permettant de limiter les incidences résiduelles du projet.

■ Vulnérabilité et adaptation au changement climatique

Le dossier identifie l'importance des surfaces bâties et minéralisées (voiries, stationnements, toitures) susceptibles de générer ou d'amplifier un îlot de chaleur urbain (ICU) sur le secteur, les incidences brutes du projet étant identifiées comme fortes.

Pour limiter cet effet, quelques mesures génériques sont proposées : utilisation de revêtements clairs et perméables pour les stationnements, végétalisation des espaces non bâtis (avec un minimum de 15 % d'espaces verts en pleine terre), plantation d'arbres et arbustes en bordure du site et création de noues favorisant l'évapotranspiration. Ces mesures ne sont pas quantifiées, et le dossier ne présente pas de modélisation thermique ou de simulation urbaine permettant de quantifier les effets des rejets thermiques des bâtiments frigorifiques, l'effet d'atténuation attendu et l'ampleur de l'ICU résiduel. Sans ces éléments, la conclusion annonçant une maîtrise de l'impact résiduel n'est pas démontrée.

Par ailleurs, le dossier ne présente pas d'analyse prospective au regard des évolutions climatiques, alors que la durée de vie du projet entre dans les horizons temporels des projections climatiques disponibles¹⁷ et que les conséquences sanitaires et environnementales des épisodes de chaleur, appelés à se multiplier, peuvent appeler des mesures d'évitement et de réduction permettant l'adaptation du projet. L'outil [Climadiag](#) développé par Météo-France permet d'accéder librement aux projections localisées à l'échelle communale, pour les horizons 2030, 2050 et 2100, selon différents scénarios d'émissions. Cet outil aurait utilement pu être mobilisé dans le dossier pour objectiver les tendances attendues (hausse des températures estivales, augmentation du nombre de jours de chaleur extrême, réduction des précipitations estivales).

Ces lacunes constituent un manque au regard des enjeux sanitaires et environnementaux associés aux épisodes de chaleur extrême, dont la fréquence et l'intensité sont appelées à augmenter significativement dans les décennies à venir.

(10) L'Autorité environnementale recommande de mieux caractériser les effets de l'ensemble du projet sur l'îlot de chaleur urbain ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation associées.

¹⁶ L'Autorité environnementale a rédigé deux notes pouvant utilement guider le pétitionnaire, une [Note relative à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre et du changement climatique](#) ainsi que son annexe relative à la [compensation carbone](#).

¹⁷ La trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC), désormais inscrite dans le code de l'environnement, définit le climat auquel la France hexagonale doit se préparer : + 2 °C en 2030, + 2,7 °C en 2050 et + 4 °C à 2100 par rapport aux niveaux préindustriels. Le troisième plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) prévoit une planification progressive, avec des mesures et des ambitions différenciées à horizons 2030, 2050 et 2100.

3.2. Milieu naturel, paysage, patrimoine

■ Habitats, faune, flore

Pour caractériser la biodiversité du site, une étude écologique a été réalisée (annexe 5), s'appuyant sur l'analyse des données bibliographiques et des inventaires de terrain menés sur une partie du site entre mai 2023 et avril 2025.

Concernant les habitats naturels et la flore, le dossier qualifie les enjeux de faibles. Le site, constitué d'habitats hétérogènes (monocultures intensives, boisements rudéraux, bernes culturales, haies relictuelles, surfaces artificialisées) ne fait l'objet d'aucun zonage de protection du patrimoine naturel. Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) les plus proches sont situées à plus de 4,6 km. Aucune espèce protégée ou patrimoniale n'a été identifiée. L'enjeu réside dans la présence de cinq espèces exotiques envahissantes (EEE), susceptibles de coloniser rapidement les terrains remaniés pendant les travaux.

Les enjeux concernant les mammifères (hors chiroptères) sont qualifiés de moyens, ceux concernant l'avifaune sont qualifiés de forts : les inventaires ont recensé 69 espèces d'oiseaux, dont plusieurs espèces protégées. Les milieux ouverts et semi-ouverts, principalement dans la partie nord, accueillent notamment l'Alouette des champs, le Bruant proyer et le Faucon crécerelle, qui utilisent les parcelles agricoles pour leur reproduction et leur alimentation. Le bâti ancien offre des opportunités de nidification pour des espèces anthropophiles comme le Moineau domestique.

Les enjeux concernant les chiroptères sont qualifiés de forts. Les investigations ont mis en évidence la présence de plusieurs espèces protégées utilisant la zone du site pour la chasse et le transit, profitant des structures linéaires (haies et lisières) pour leurs déplacements. Des potentialités de gîtes ont été identifiées dans le bâti ancien et les arbres creux.

Les incidences brutes du projet, entraînant la destruction ou la dégradation d'habitats, la destruction ou le dérangement d'individus, l'atteinte aux fonctionnalités écologiques et la perturbation des milieux, sont qualifiées de moyennes à fortes pour l'avifaune et les chiroptères¹⁸.

La principale mesure d'évitement consiste en la modification du plan masse pour supprimer du projet le « bâtiment 0 », initialement prévu au nord du site, et de préserver ainsi environ 2 hectares de culture favorable à l'avifaune des milieux ouverts. Toutefois, le dossier ne présente pas de garantie quant à la pérennité de cette mesure tout au long de la durée de vie du projet, comme une convention de gestion ou des dispositions d'inconstructibilité pérenne.

Les mesures de réduction et d'accompagnement comprennent :

- en phase travaux : protocoles de gestion des EEE, pose de barrières imperméables pour la petite faune, inspection des cavités et installation de barrières anti-retour pour les chiroptères, adaptation de l'éclairage nocturne, adaptation du calendrier des travaux, accompagnement du chantier par un écologue (3 passages minimum) ;
- en phase exploitation : mise en place de haies pluristratifiées en pourtour de site (MR09), pose de quatre micro-habitats pour les reptiles et hérissons, de 69 nichoirs à oiseaux et de gîtes à chiroptères, installation de clôtures perméables, gestion des espaces verts différenciée et sans produits phytosanitaires, suivis écologiques post-chantier (à N+1, N+3 et N+5 ans).

Le dispositif de suivi envisagé reste trop général sur les modalités de mise en œuvre des suivis écologiques, les périodes d'intervention (saisonnalité), les indicateurs de réussite, les mesures correctives envisagées le cas échéant, ou encore concernant le contenu et la diffusion des rapports de suivi.

Les mesures d'évitement et de réduction restent, à ce stade, génériques et mériteraient d'être précisées, par rapport aux enjeux initiaux forts identifiés et par exemple au moyen d'une cartographie permettant d'appré-

18 Les impacts bruts sont qualifiés de faibles pour les habitats, la flore, et de faibles à moyen les autres taxons de la faune.

cier la cohérence écologique des aménagements prévus par la mesure MR09 ainsi que leur contribution effective à la restauration des corridors écologiques.

(11) L'Autorité environnementale recommande de garantir l'effectivité et la pérennité de la mesure d'évitement consistant en la non construction de la zone initialement prévue pour le « bâtiment 0 » et de préciser la localisation des mesures d'évitement et de réduction envisagées, ainsi que leur suivi.

■ Continuité écologique

Le projet s'inscrit à proximité immédiate de corridors écologiques identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) : un corridor de la sous-trame bleue (le Croult, localisé à une centaine de mètres) et un corridor de la sous-trame calcicole et herbacée.

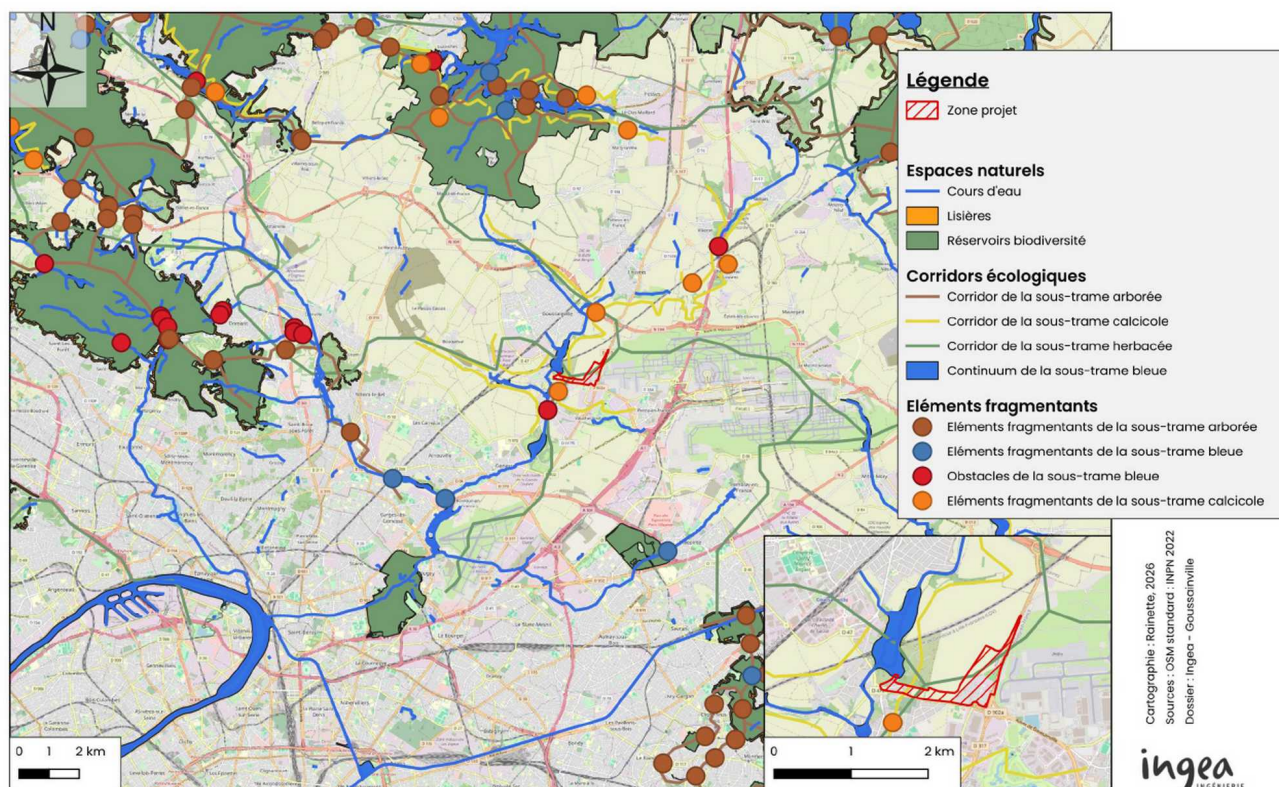


Figure 6: Localisation du projet Agoralim au regard des continuités écologiques (annexe 5, p.61)

Le dossier indique que « des impacts sont à prévoir sur les entités fonctionnelles du SRCE » (EI, p.318).

Dans l'analyse des effets cumulés, en particulier avec le projet d'aménagement du « Bois du Seigneur », il est indiqué que « les chiroptères, les oiseaux inféodés aux milieux semi-ouverts, le Hérisson d'Europe, ainsi que les continuités écologiques calcicoles et herbacées sont susceptibles d'être impactés ». (annexe 5, p.165). Ces impacts résultent des continuités spatiales entre les emprises de projet et de la similarité des habitats ou des populations affectés.

Néanmoins, le dossier ne quantifie pas précisément ces effets cumulés (superficie totale d'habitats détruits ou fragmentés, estimation des populations impactées, analyse de la fragmentation des corridors) et ne propose pas de stratégie coordonnée entre porteurs de projets, alors qu'une mutualisation des mesures permettrait d'optimiser leur efficacité écologique et territoriale.

La plantation de haies pluristratifiées est prévue comme mesure de réduction (MR09), mais l'implantation spatiale précise des haies n'est pas précisée, empêchant d'apprécier leur insertion effective dans les corridors écologiques du SRCE, et l'analyse spatiale des déplacements de la faune (notamment à enjeux forts) n'est pas fournie, limitant la démonstration que les aménagements projetés permettront de maintenir ou de restaurer les flux écologiques actuels. L'impact résiduel du projet sur les continuités écologiques, après cette mesure de

réduction, est qualifié de moyen à significatif, appelant à la mise en place de mesure(s) de compensation permettant d'assurer que les incidences résiduelles du projet soient faibles.

(12) L'Autorité environnementale recommande de quantifier les effets cumulés du projet avec celui du « Bois du Seigneur » et d'approfondir l'analyse des incidences du projet sur les continuités écologiques et de proposer une compensation proportionnées aux incidences résiduelles significatives identifiées.

■ Paysage

Le projet Agoralim s'inscrit dans un paysage hétéroclite mêlant parcelles agricoles, habitat, activités économiques et infrastructures de transport (routes, aéroport). L'étude paysagère (annexe 7) identifie des points de sensibilité majeurs :

- la frange nord, en covisibilité depuis la RD 47A ;
- les routes départementales (RD 47A et RD 317) depuis lesquelles le projet sera très visible ;
- le Bois du Seigneur au nord, massif boisé structurant à préserver ;
- les terres agricoles offrant des perspectives ouvertes.

Par son ampleur et sa composition, le projet fermera durablement les vues sur le paysage agricole. Le site sera notamment desservi par la future ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)¹⁹ empruntant la RD47A, renforçant les enjeux de qualité paysagère et urbaine.

Le site est bordé par trois types de lisières aux enjeux distincts :

- une lisière forestière, en contact avec le Bois du Seigneur, qui requiert une transition végétale progressive et une composition adaptée aux essences forestières locales, afin de limiter les effets de rupture écologique et lumineuse ;
- une lisière agricole, qui doit contribuer aux continuités écologiques en s'inscrivant dans la logique des corridors et trames identifiés à l'échelle du territoire ;
- une lisière urbaine, exposée aux usagers du futur BHNS et aux riverains, qui répond à des enjeux d'image, de confort et de qualité paysagère.

Le projet prévoit l'aménagement d'une lisière arborée (couvre-sol, arbustes, arbres) en bordures nord et est du site, sans tenir compte de la diversité des lisières identifiables sur le périmètre du projet, qui appellent des réponses paysagères et écologiques différenciées. Par conséquent, les palettes végétales et les modalités de plantation devraient être adaptés à chaque contexte de lisière, en précisant leur composition, leur épaisseur et leur gestion dans le temps, en prenant en compte les évolutions climatiques attendues.

Le projet prévoit l'installation de clôtures de 3 m en treillis doublées de haies, façades longitudinales pour garantir une intégration paysagère et urbaine de qualité. Bien que le PLU évoque un traitement architectural soigné le long des routes départementales, le dossier ne présente pas de cahier de prescriptions architecturales et paysagères qui garantirait la qualité attendue.

Si le projet Agoralim et le BHNS (maîtrise d'ouvrage du conseil départemental du Val d'Oise) constituent deux opérations distinctes, elles sont géographiquement et fonctionnellement interdépendantes le long de la route de Roissy (RD 47A). Cette interface représente une vitrine paysagère majeure du projet, et une opportunité de créer un front urbain cohérent et qualitatif. La coordination entre les deux maîtrises d'ouvrage, par exemple, au moyen d'une charte paysagère commune, pourrait augmenter la cohérence et réduire les incidences cumulées des deux projets.

¹⁹ Les BHNS ont pour ambition d'offrir aux voyageurs un service amélioré (priorité aux feux, large plage horaire de service...).

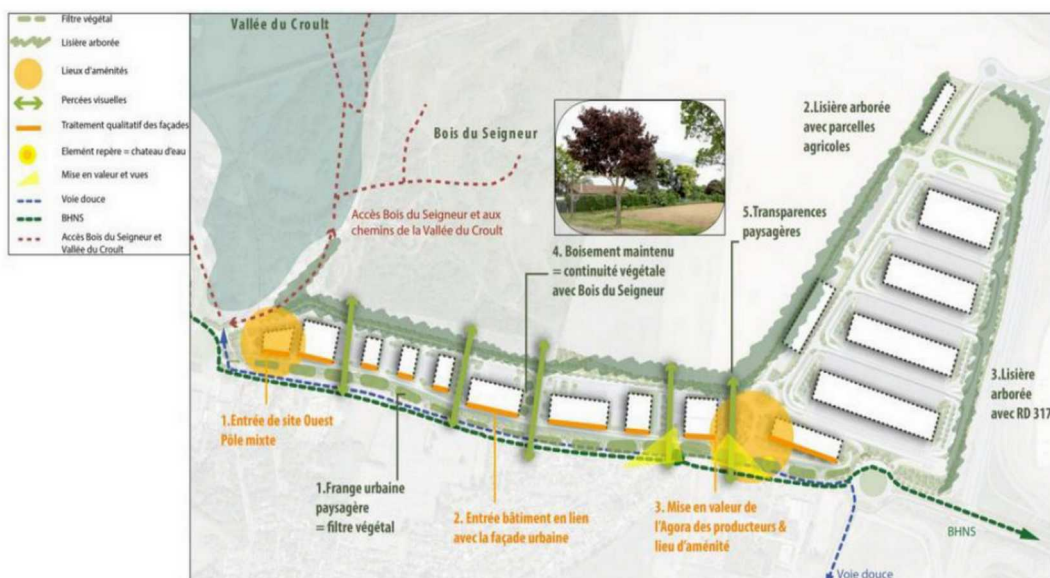


Figure 7: Parti pris paysager (EI, p.365)

Un dispositif de suivi permettant d'assurer de la pérennité des aménagements paysagers annoncés et la gestion et l'entretien pourrait utilement compléter les mesures prévues et garantir l'efficacité des mesures d'insertion paysagère sur le long terme.

(13) L'Autorité environnementale recommande :

- d'élaborer un cahier de prescriptions architecturales et paysagères définissant précisément le traitement des façades urbaines et des lisières ;
- d'assurer la cohérence des aménagements paysagers le long de la RD 47A cumulés avec le bus à haut niveau de service prévu ;
- de compléter les mesures par un dispositif de suivi.

3.3. Milieu humain

■ Émissions de polluants atmosphériques

Les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques du projet, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation, sont liées au trafic routier généré par l'activité logistique (poids lourds) et aux déplacements domicile-travail des salariés (véhicules légers).

Le dossier comporte une étude de modélisation des concentrations atmosphériques pour les polluants réglementés : dioxyde d'azote (NO₂), particules fines PM₁₀ et PM_{2,5}. L'analyse s'appuie sur la comparaison de trois scénarios :

- situation actuelle (2025) : état initial de référence ;
- scénario de référence sans projet (2028/2037) : évolution tendancielle du territoire intégrant les projets d'infrastructures programmés, indépendamment du projet Agoralim ;
- scénario avec projet (2028/2037) : évolution incluant la réalisation et l'exploitation du projet ;

Les hypothèses de ces scénarios sont optimistes, notamment pour ce qui concerne le renouvellement du parc automobile envisagé comme étant rapide (-20,5 % de NO₂ entre 2025 et 2028), mais dont les conditions de mises en œuvre réelle, indépendantes du projet, ne sont aucunement garanties.

La modélisation de la situation actuelle ne prend pas en compte le trafic lié à l'approvisionnement agroalimentaire de la zone, alors même que le projet est justifié par une meilleure desserte du nord de l'agglomération

parisienne ; en complément de l'étude de trafic présentée en annexe 2 (modélisation la circulation routière aux abords du site), la présentation des incidences du projet sur les flux régionaux de logistique agroalimentaire actuels et avec le projet apporterait une démonstration intéressante de la justification du projet.

Les résultats sont présentés par rapport aux valeurs limites réglementaires annuelles et par rapport aux lignes directrices de l'organisation mondiale pour la santé (OMS) ; cette démarche est appréciable, puisque les lignes directrices de l'OMS représentent les niveaux d'exposition en-dessous desquels les risques pour la santé humaine sont significativement réduits et dont le dépassement traduit une exposition préoccupante des populations, même en l'absence de dépassement des valeurs limites réglementaires. Cependant, elle n'est pas réalisée pour l'ozone, et elle n'est réalisée que pour les moyennes annuelles de polluants : une présentation des résultats de la modélisation par rapport à l'ensemble des valeurs limites et lignes directrices permettrait de mieux caractériser les incidences du projet et ses conséquences sanitaires pour la population, notamment dans des conditions où la qualité de l'air est médiocre (journée d'hiver anticyclonique, journée d'été en vague de chaleur).

L'impact sur la circulation est présenté comme maîtrisé grâce à la création du nouvel accès positionné sur la RD317 (l'accès principal pour les poids-lourds), afin d'éviter tout report en centre-ville. Les accès secondaires situés sur la RD47A sont réservés aux véhicules légers. De plus, il est indiqué que la diversité des activités du site (logistique, ateliers, agora), lisse le trafic et limite les phénomènes de congestion : les pics de flux générés par le projet seront décalés par rapport aux pointes classiques domicile-travail²⁰.

Les valeurs réglementaires actuelles²¹ sont respectées sur l'ensemble du site pour tous les scénarios étudiés, mais la comparaison de ces résultats avec l'évolution des valeurs limites réglementaires²², prévue pour 2030 et mentionnée dans le dossier, permettrait de mieux caractériser les incidences du projet dans un futur proche. Ainsi, la conclusion de l'impact limité du projet sur la qualité de l'air (+1,9 % d'émissions en 2028) et l'affirmation selon laquelle « *des mesures ERC en phase exploitation ne sont pas nécessaires concernant la qualité de l'air* » (EI, p.289), restent à démontrer.

Le dossier précise que l'indice de pollution-population (IPP) enregistre une diminution de 5 % entre le scénario de référence et le projet à l'horizon 2028, alors que cette évolution est principalement tirée de la réduction du nombre de personnes exposées, consécutive à la démolition de bâtiments résidentiels sur l'emprise du projet. Le dossier ne prévoit aucune mesure visant à réduire l'exposition résiduelle des populations riveraines à la pollution atmosphérique, malgré la présence de plusieurs établissements recevant du public (ERP) accueillant des publics vulnérables, notamment deux écoles et une crèche (EI, p. 64).

(14) L'Autorité environnementale recommande de détailler la modélisation de trafic et de la qualité de l'air afin de préciser les incidences brutes du projet et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à envisager pour que les incidences résiduelles présentent les risques sanitaires les plus faibles pour la population avoisinante.

■ Énergie

D'après le dossier, la phase d'exploitation du projet nécessitera une puissance électrique totale estimée entre 20 et 25 MW (EI, p.246), sans fournir d'estimation globale annuelle des consommations énergétiques du site (en MWh/an), ni de leur répartition par usage (froid industriel, logistique, chauffage/climatisation, éclairage, mobilité), empêchant l'estimation des émissions de gaz à effet de serre associées, ainsi que l'analyse de l'arti-

20 D'après l'étude d'impact (p.222), les transports de marchandises, poids lourds et utilitaires, se concentrent sur des plages horaires tôt le matin (5h-7h) et en fin de matinée (10h-12h), tandis que l'arrivée des salariés suit la pointe classique (8h-9h et 17h-18h).

21 Les valeurs réglementaires en vigueur sont, en moyenne annuelle : 40 µg/m³ pour le NO₂ et les PM₁₀ et 25 µg/m³ pour les PM_{2,5}.

22 La directive (UE) 2024/2881 relative à la qualité de l'air ambiant, dont la transposition en droit français est en cours pour une entrée en vigueur prévue en 2030, impose un abaissement significatif des différentes valeurs limites, par exemple en moyennes annuelles : 20 µg/m³ pour le NO₂ et les PM₁₀ et 10 µg/m³ pour les PM_{2,5}.

culution du projet avec les objectifs de réduction des consommations énergétiques locales prévues dans le PCAET, régionales et nationales.

Des mesures d'efficacité énergétique sont mentionnées, telles que la gestion intelligente de l'éclairage et de la ventilation, la limitation des plages horaires d'utilisation et le recours à des équipements performants (EI, p. 266).

L'étude de potentiel photovoltaïque confirme la faisabilité technique et économique d'installer des panneaux solaires sur les toitures et parkings, sous réserve de respecter les contraintes liées à la proximité de l'aéroport (notamment l'absence d'éblouissement). Le dossier mentionne également une étude de faisabilité pour la géothermie afin de couvrir une partie des besoins en chauffage et refroidissement. Les autres solutions renouvelables (biomasse, éolien) sont écartées pour des raisons techniques et d'intégration locale (annexe 11). Les productibles annuels en énergie photovoltaïque et géothermie ne sont pas présentés, ni le taux de couverture des besoins énergétiques et en puissance que ces installations permettraient d'atteindre.

(15) L'Autorité environnementale recommande de détailler le bilan énergétique du site ainsi que d'approfondir les solutions de production d'énergies renouvelables et de récupération sur le site.

■ Nuisances sonores et vibratoires

Le site s'inscrit dans un environnement sonore marqué par plusieurs infrastructures de transport majeures et est situé en zones C et B du plan d'exposition au bruit (PEB)²³ de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. La RD47A est classée en catégorie 3 du classement sonore²⁴ du Val d'Oise, affectant une largeur maximale de 100 m de part et d'autre de l'infrastructure.

Une campagne de mesures acoustiques, a été réalisée les 2 et 3 octobre 2023 sur six points répartis en limite de site et à proximité de la zone d'habitations. Ils mesurent un bruit diurne en Laeq²⁵ (6h-22h) variant entre 50,0 dB et 71,0 dB (A).

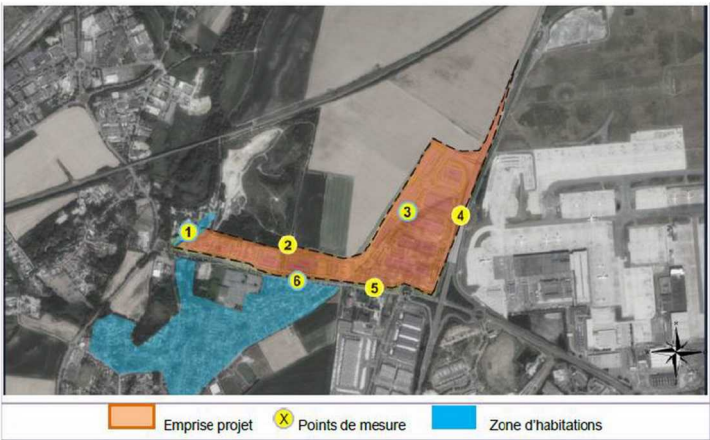


Figure 8: localisation des six points de mesure (EI, p.78)

Fiches	PLRec	Période	Niveaux sonores Indicateur Laeq en dB(A)	Zone d'Ambiance Sonore (ZAS)
1	Pt. 1 A face de l'habitation n°4 rue Rosière	JOUR (6h-22h)	51,5	Modérée
		NUIT (22h-6h)	49,0	Modérée
2	Pt. 2 Lisière de forêt	JOUR (6h-22h)	53,0	Modérée
		NUIT (22h-6h)	49,0	Modérée
3	Pt. 3 Le long du chemin communal à hauteur d'une habitation	JOUR (6h-22h)	50,0	Modérée
		NUIT (22h-6h)	53,0	Modérée
4	Pt. 4 Le long de la RD 317	JOUR (6h-22h)	71,0	Non Modérée
		NUIT (22h-6h)	66,5	Non Modérée
5	Pt. 5 Le long de la RD 47 (centre cynophile)	JOUR (6h-22h)	65,0	Non Modérée
		NUIT (22h-6h)	62,0	Non Modérée
6	Pt. 6 A hauteur de l'habitation n°31 rue de Roissy Le Thillay	JOUR (6h-22h)	63,0	Modérée
		NUIT (22h-6h)	61,0	Modérée

Figure 9: niveaux sonores mesurés en dB(A) sur les six points (EI, p.79)

- 23 L'importance de l'exposition au bruit est indiquée par les lettres A, B, C, ou D. En zone A, exposition au bruit très forte (Lden supérieur ou égal à 70 dB) ; en zone B, exposition au bruit forte (Lden supérieur à une valeur choisie entre 65 dB et 62 dB) ; en zone C, exposition au bruit modérée (Lden supérieur à une valeur choisie entre 57 dB et 55 dB) ; en zone D, exposition au bruit faible, obligatoire sur les dix plus grands terrains (Lden supérieur à 50dB).
- 24 Les classements sonores des infrastructures de transport terrestre ont pour objet d'analyser, de prévenir et de limiter l'impact des nuisances sonores sur la population en prescrivant des exigences d'isolation acoustique renforcée pour toute nouvelle construction dans les secteurs affectés par le bruit. Le classement va de la catégorie 1 (la plus bruyante) à la catégorie 5.
- 25 Laeq : niveau continu équivalent exprimé en décibels acoustiques. Il mesure le niveau de bruit moyen sur une période donnée (par exemple 6h à 22h).

L'étude acoustique associée conclut à l'absence de modification significative de l'ambiance sonore en façade des habitations exposées aux axes routiers, en se fondant sur une hypothèse de baisse tendancielle du trafic routier. Cependant, le bruit généré par l'exploitation du site n'a pas été pris en compte (équipements techniques, zones de chargement/déchargement, dispositifs frigorifiques), alors que, ces sources fixes et continues peuvent générer des nuisances sonores d'intensité et de durée différentes du trafic routier, limitant ainsi l'appréciation de la contribution réelle du projet à l'exposition globale des riverains.

En phase chantier, le dossier mentionne des mesures pour limiter les nuisances sonores (engins conformes à la réglementation, organisation du chantier, limitation des marches-arrière). En phase exploitation, le dossier indique que « *les impacts potentiels liés à l'exploitation du site seront traités de manière adaptée au stade de l'autorisation environnementale* » (EI, p.294). Les mesures proposées consistent à orienter la circulation et les activités bruyantes au nord du site, prévoir une isolation acoustique des bâtiments et respecter la réglementation ICPE. Un dispositif de suivi acoustique en phase d'exploitation pourrait utilement compléter les mesures envisagées, compte tenu de l'activité prévue en continu 24h/24.

(16) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude acoustique avec une analyse détaillée du bruit généré par l'exploitation du site et de compléter les mesures envisagées par un dispositif de suivi.

4. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

■ Mise en compatibilité avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF)

La procédure de mise en compatibilité du SCoT de la CARPF, consiste à modifier le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et le document d'orientations et d'objectifs (DOO) ; l'articulation de cette modification avec la révision en cours du SCoT reste à clarifier.

S'agissant du PADD, les évolutions consistent principalement en l'inscription explicite du projet Agoralim dans les orientations stratégiques du territoire, comme un projet structurant visant à renforcer la résilience alimentaire du territoire, à favoriser les circuits courts et valoriser les filières locales, tout en contribuant à l'emploi et à l'attractivité économique.

Concernant le DOO, deux dispositions réglementaires sont modifiées :

- Prescription P44 : la modification vise le développement d'activités économiques et industrielles et de leurs fonctions support (entrepôts, commerce de gros, installations techniques, plateformes multimodales, stockage d'énergie), en cohérence avec le projet Agoralim.
- Prescription P90 : le projet Agoralim est autorisé à développer de nouvelles surfaces en raison de son caractère structurant, de son utilité publique et de ses enjeux stratégiques pour le territoire.

Ces ajustements ciblés n'entraînent pas de révision en profondeur des orientations générales du SCoT et visent à lever les incompatibilités ponctuelles avec le projet, tout en préservant la cohérence d'ensemble du document.

■ Mise en compatibilité avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Goussainville

La mise en compatibilité du PLU de Goussainville, consiste notamment à :

- modifier le règlement graphique par :
 - la création d'une zone spécifique 1AUMIN (zone à urbaniser à vocation d'activités agro-logistiques), divisée en trois secteurs (1AUMINa, 1AUMINb, 1AUMINc) ;
 - la suppression de l'enveloppe de probabilité de forte présence de zones humides ;
 - la suppression partielle de l'emplacement réservé n°2 (élargissement de la RD47A) ;

- modifier le règlement écrit, avec l'intégration d'un chapitre spécifique à la zone 1AUMIN, précisant les usages autorisés (commerce de gros, logistique, services mutualisés), les règles de constructibilité (hauteurs, emprise au sol, matériaux), ainsi que les prescriptions environnementales (coefficient biotope minimal, énergies renouvelables, gestion des déchets) ;
- créer une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielle, dénommée « Agoralim » ;
- ajouter aux annexes du PLU l'arrêté préfectoral instituant une zone d'aménagement différé (ZAD), afin de sécuriser les acquisitions foncières et de garantir la faisabilité opérationnelle du projet.

Le nouveau zonage spécifique 1AUMIN, dédié au projet, est localisé sur une superficie totale de 44,5 hectares actuellement réparti entre zones agricole (A) et urbaine d'activités (UI). Ce secteur est subdivisé en trois sous-secteurs : 1AUMINa, 1AUMINb et 1AUMINc, permettant un épannelage progressif des constructions, respectivement avec des hauteurs maximales de 15, 22 et 25 mètres.

Le règlement encadre strictement les usages admis : activités de commerce de gros, distribution, transformation agroalimentaire, logistique, équipements et services liés au fonctionnement du marché d'intérêt national (MIN). L'habitat et l'hébergement sont limités au logement du personnel indispensable à l'exploitation du MIN. Aucune règle d'emprise au sol maximale n'est imposée. Des prescriptions environnementales sont intégrées, notamment un coefficient biotope minimal de 0,2 et au moins 15 % d'espaces verts en pleine terre à l'échelle de l'opération.

Ces seuils (coefficient biotope de 0,2 et 15 % de pleine terre) constituent une garantie minimale et s'appliquent à l'échelle globale du projet, sans différenciation selon les enjeux écologiques identifiés dans l'OAP (abords du Bois du Seigneur, berges du Croult, interfaces agricoles). Cette approche globale peut conduire à concentrer les espaces végétalisés dans les secteurs aux plus faibles enjeux, au détriment des lisières écologiques et paysagères prioritaires.

Le projet de reclassement en zone 1AUMIN induit une artificialisation nette de 25,01 hectares. Il pourrait être accompagné par la fixation, au sein du règlement du PLU d'une emprise au sol maximale, avec des dérogations strictement limitées aux seuls équipements techniques indispensables, afin de préserver la capacité d'évolution environnementale du site et faciliter la reconquête de pleine terre à terme.

(17) L'Autorité environnementale recommande :

- d'instaurer une règle d'emprise au sol maximale à l'échelle de la zone 1AUMIN, ou par secteur, avec des dérogations strictement limitées aux équipements techniques indispensables au fonctionnement du MIN ;
- d'adapter les taux renforcés de pleine terre dans les secteurs sensibles, afin d'assurer la cohérence avec les prescriptions paysagères et écologiques de l'OAP.

Par ailleurs, l'OAP Agoralim énonce des objectifs de composition urbaine (structuration en polarités fonctionnelles, optimisation des flux, intégration paysagère, adaptabilité et performance énergétique), restant pour l'essentiel de l'ordre de la recommandation, sans déclinaison opérationnelle ni portée opposable dans le règlement. Par exemple, l'OAP prescrit que « l'implantation du bâti dans le secteur ouest devra ménager des percées visuelles et paysagères orientées nord-sud entre les bâtiments ». Or, le règlement, qui garantit « le libre accès des véhicules de secours et de sécurité », ne fixe aucune règle d'implantation permettant d'assurer la réalisation effective de ces percées. L'OAP prévoit la création de « deux signaux forts » à l'entrée ouest et à l'agora des producteurs, traitement architectural adapté à ces emplacements qui n'a pas de traduction normative dans le règlement.

(18) L'Autorité environnementale recommande d'inscrire dans le règlement du PLU les principaux objectifs d'implantation bâtie et de qualité architecturale prescrits par l'OAP, afin de garantir leur mise en œuvre effective.

Par ailleurs, l'enveloppe de probabilité de forte présence de zones humides, figurant sur le plan de zonage n°2 et dans les documents d'information du PLU, a été supprimée. Cette suppression est justifiée par l'absence de

zones humides caractérisées selon les critères réglementaires, constatée lors de l'étude de terrain. Toutefois, une zone humide d'environ 1,32 hectare a été identifiée lors de ces investigations, sur la base de quatre sondages pédologiques. Bien que située en dehors du périmètre du projet, cette zone doit être intégrée au PLU et faire l'objet de mesures de protection, conformément à la réglementation.

(19) L'Autorité environnementale recommande de compléter le plan de zonage du PLU, afin d'identifier et protéger la zone humide identifiée lors des investigations de terrain.

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

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

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 la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@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 26/08/2026

Siégeaient :

**Florence BRILLAUD-CLAVERANNE, Guillaume CHOISY, président, Stéphan COMBES,
Philippe GRALL, Clara HERER, Jacques REGAD et Tony RENUCCI.**

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter l'état initial de l'environnement sur l'ensemble du site et actualiser l'étude d'impact en conséquence, avant le démarrage des travaux ; - restructurer la présentation des mesures selon la séquence ERC pour l'ensemble des thématiques environnementales ; - compléter le dispositif de suivi pour l'ensemble des mesures.....12
- (2) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser la contribution du projet aux documents de planification existants afin de mieux justifier leur articulation ; - consolider l'analyse de la compatibilité du projet avec l'ensemble des documents d'urbanisme concernés, notamment avec le Sdrif.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande de préciser la justification du projet ainsi que l'analyse multi-critères des variantes du projet ayant conduit à retenir le site du projet.....13
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser une analyse comparative multicritère de plusieurs variantes de densification (des hauteurs supérieures ou configurations mixtes, et une mutualisation maximale du stationnement en ouvrage) ; - évaluer pour chaque solution, les gains environnementaux (réduction de l'emprise au sol, amélioration du coefficient biotope, insertion paysagère) et les surcoûts éventuels (coûts de construction, contraintes techniques).....14
- (5) L'Autorité environnementale recommande de préciser la topographie du projet et ses conséquences sur les volumes de terre attendus.....14
- (6) L'Autorité environnementale recommande de réaliser un diagnostic de pollution sur l'ensemble des secteurs concernés afin de caractériser la nature, l'étendue et les niveaux de contamination et d'actualiser l'état initial, les mesures ERC et les incidences résiduelles du projet en conséquence.....15
- (7) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par un protocole de surveillance régulière des eaux superficielles, y compris en phase chantier, accompagné de mesures permettant de faire face à un risque de pollution accidentelle.....16
- (8) L'Autorité environnementale recommande de mettre en place un suivi piézométrique s'étendant sur au moins un cycle hydrologique complet et de mettre à jour l'étude hydrogéologique sur la base de la dernière version du plan masse, en adaptant le cas échéant les mesures ERC pour chaque bâtiment concerné par le risque de remontée de nappe.....16
- (9) L'Autorité environnementale recommande de compléter le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet et de quantifier les mesures d'évitement et de réduction envisagées, ainsi que de les compléter par des mesures de compensation permettant de limiter les incidences résiduelles du projet.....17

(10) L'Autorité environnementale recommande de mieux caractériser les effets de l'ensemble du projet sur l'îlot de chaleur urbain ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation associées.....	17
(11) L'Autorité environnementale recommande de garantir l'effectivité et la pérennité de la mesure d'évitement consistant en la non construction de la zone initialement prévue pour le « bâtiment 0 » et de préciser la localisation des mesures d'évitement et de réduction envisagées, ainsi que leur suivi.....	19
(12) L'Autorité environnementale recommande de quantifier les effets cumulés du projet avec celui du « Bois du Seigneur » et d'approfondir l'analyse des incidences du projet sur les continuités écologiques et de proposer une compensation proportionnées aux incidences résiduelles significatives identifiées.....	20
(13) L'Autorité environnementale recommande : - d'élaborer un cahier de prescriptions architecturales et paysagères définissant précisément le traitement des façades urbaines et des lisières ; - d'assurer la cohérence des aménagements paysagers le long de la RD 47A cumulés avec le bus à haut niveau de service prévu ; - de compléter les mesures par un dispositif de suivi.....	21
(14) L'Autorité environnementale recommande de détailler la modélisation de trafic et de la qualité de l'air afin de préciser les incidences brutes du projet et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à envisager pour que les incidences résiduelles présentent les risques sanitaires les plus faibles pour la population avoisinante.	22
(15) L'Autorité environnementale recommande de détailler le bilan énergétique du site ainsi que d'approfondir les solutions de production d'énergies renouvelables et de récupération sur le site.....	23
(16) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude acoustique avec une analyse détaillée du bruit généré par l'exploitation du site et de compléter les mesures envisagées par un dispositif de suivi.....	24
(17) L'Autorité environnementale recommande : - d'instaurer une règle d'emprise au sol maximale à l'échelle de la zone 1AUMIN, ou par secteur, avec des dérogations strictement limitées aux équipements techniques indispensables au fonctionnement du MIN ; - d'adapter les taux renforcés de pleine terre dans les secteurs sensibles, afin d'assurer la cohérence avec les prescriptions paysagères et écologiques de l'OAP.....	25
(18) L'Autorité environnementale recommande d'inscrire dans le règlement du PLU les principaux objectifs d'implantation bâtie et de qualité architecturale prescrits par l'OAP, afin de garantir leur mise en œuvre effective.....	25
(19) L'Autorité environnementale recommande de compléter le plan de zonage du PLU, afin d'identifier et protéger la zone humide identifiée lors des investigations de terrain.	26