



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

Avis délibéré en date du 3 novembre 2020 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de construction d'une plateforme logistique à Nangis (Seine-et-Marne)

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'une plateforme logistique à Nangis (77) et sur l'étude d'impact associée, datée d'août 2020. Il est émis dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation environnementale et de permis de construire, sollicitées par la société FM Logistic, respectivement auprès du préfet de Seine-et-Marne et du maire de Nangis.

Le projet prévoit la construction d'une plateforme logistique développant 61 500 m² de surface de plancher, sur une emprise de 13 ha. Il s'implante sur des terres agricoles, à l'entrée est de la Ville de Nangis, au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Nangis Actipôle ». Cette zone d'activités économiques a été créée en 2011, elle a fait l'objet d'une étude d'impact en 2011 actualisée en 2013. Le projet, qui serait le premier à s'implanter dans la ZAC diffère des orientations de la ZAC de par son emprise, ses caractéristiques et sa temporalité.

Les clients de la plateforme n'étant pas définis à ce jour, il est envisagé de stocker des produits très divers, en quantités importantes, et dont certains sont toxiques et/ou dangereux. De ce fait, le projet est classé Seveso seuil haut, en application de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. Par ailleurs, l'étude d'impact indique que le projet engendre l'imperméabilisation totale de 10 ha de terres agricoles et la mise en circulation d'environ 150 poids-lourds par jour.

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent l'artificialisation des sols, les risques d'accident industriel, le trafic routier et les choix énergétiques.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur :

- la justification du projet au regard des orientations du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) concernant l'armature logistique régionale et l'artificialisation des sols ;
- la justification du projet au regard des orientations de la ZAC et la nécessité ou non de mettre le dossier de réalisation, voire le dossier de création de la ZAC en compatibilité avec le projet et d'actualiser son étude d'impact ;
- le traitement des risques industriels, la justification des types d'accident écartés dans l'étude de dangers et l'étude des conséquences d'un dégagement de fumées toxiques ;
- la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet.

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

Avis disponible sur les sites Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 3 novembre 2020 en téléconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'une plateforme logistique à Nangis (Seine-et-Marne).

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

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 l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 7 septembre 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 05 octobre 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 François Noisette, coordinateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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

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

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

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

Table des matières

1. L'évaluation environnementale.....	4
2. Contexte et description du projet.....	4
3. Analyse des enjeux environnementaux.....	8
3.1. Artificialisation des sols.....	8
3.2. biodiversité.....	9
3.3. Paysage.....	9
3.4. Eaux.....	10
3.5. Risques d'accident industriel.....	10
3.5.1. Présentation des résultats de l'étude de danger.....	10
3.5.2. Analyse des risques d'origine externe au site, et au sein de la ZAC.....	10
3.5.3. Analyse des risques d'origine interne.....	11
3.6. Trafic routier et choix énergétiques.....	12
4. Justification du projet.....	13
5. Information, consultation et participation du public.....	14

Avis détaillé

1. L'évaluation environnementale

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

Le projet de construction d'une plateforme logistique à Nangis (77) est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubriques 1 et 39¹).

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

Le présent avis est rendu à la demande du préfet de Seine-et-Marne et du maire de Nangis, dans le cadre de demandes d'autorisation environnementale et de permis de construire. Il porte sur le projet et l'étude d'impact datée d'août 2020². La société FM Logistic est maître d'ouvrage du projet.

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

2. Contexte et description du projet

Le projet s'implante sur des terres agricoles, à l'entrée est de la ville de Nangis (Seine-et-Marne), le long de la RD 619 (cf. figure 1). L'emprise foncière du projet est de 13 ha. Il s'implante au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Nangis Actipôle ».

La création de la ZAC « Nangis Actipôle » a été approuvée par la Communauté de communes de la Brie Nangissienne en 2011³. Une révision du plan local d'urbanisme (PLU) a été approuvée le 5 mars 2018, classant l'ensemble de la ZAC en zone UXe (zone d'activités industrie-artisanat, dédiée plus particulièrement aux activités économiques à caractère industriel, artisanal, d'entreposage et de commerce de gros).

- 1 En application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n° 1.b du tableau annexé à l'article R. 122-2, sont soumis à évaluation environnementale systématique les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) entrant dans le champ de l'article L. 515-32 du code de l'environnement. De plus, à la rubrique n°39.a du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale systématique les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m².
- 2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.
- 3 Dossier de création approuvé le 22 septembre 2011, cette délibération annulant et remplaçant une délibération précédente sur le même objet du 29 avril 2011.

Cette opération d'aménagement prévoit d'accueillir des activités économiques après viabilisation de 25 ha de terres agricoles. Elle a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale émis le 18 mars 2011, dans le cadre de la procédure de création de la ZAC. Cette étude d'impact a été actualisée en 2013 dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique aux fins d'acquisitions foncières. Un nouvel avis de l'autorité environnementale, portant sur l'étude d'impact actualisée de la ZAC « Nangis Actipôle », a été émis le 20 octobre 2013⁴.



Figure 1: plan de situation

Périmètre de la ZAC Nangis Actipôle (en orange) et site d'implantation du projet de plateforme logistique (en rouge)
Source DRIEE

4 Les avis de l'autorité environnementale portant sur la ZAC « Nangis Actipôle » sont disponibles suivant : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projets-en-seine-et-marne-a779.html>



Figure 2: Plan masse de la ZAC "Nangis Actipôle"
Source : étude d'impact de la ZAC, 2013

D'après l'étude d'impact du présent projet de plateforme logistique (pages 14-15), le projet est réalisé sur les trois parcelles de trois à cinq hectares initialement envisagées au nord de la ZAC. Celle-ci ne prévoit en effet pas de lots d'une superficie supérieure à 5 ha. Il est également précisé que le projet de plateforme serait la première entreprise à s'implanter au sein de la ZAC et que la destination finale des lots situés au sud n'est actuellement pas connue. Or, le phasage prévu pour la ZAC (telle que soumise à évaluation environnementale en 2013) consiste à urbaniser en priorité la partie sud de la ZAC.

La MRAe recommande de :

- **préciser l'état d'avancement de la zone d'aménagement concerté « Nangis Actipôle », les modifications éventuelles qui lui ont été apportées depuis 2013 et ses perspectives d'évolution ;**
- **justifier, au regard de ses incidences potentielles, l'articulation du projet de plateforme logistique avec le programme d'aménagement de la ZAC.**

Le projet prévoit la construction d'une plateforme logistique de 61 500 m² de surface de plancher, d'un volume de 786 247 m³, permettant le stockage de 112 576 palettes. Deux scénarios d'organisation interne sont envisagés (cf. figure 2). Le projet comprend la réalisation d'installations

nécessaires au fonctionnement de la plateforme, telles qu'une salle de charge, une déchetterie, une chaufferie, des cuves de stockage d'eau, des postes électriques et des bureaux. Enfin, l'aménagement du site prévoit la réalisation d'un bassin de rétention des eaux de pluie et de sinistre d'un volume de 5 730 m³, ainsi que de voiries internes et de places de stationnement pour les poids lourds et véhicules légers (leur nombre n'est pas précisé).

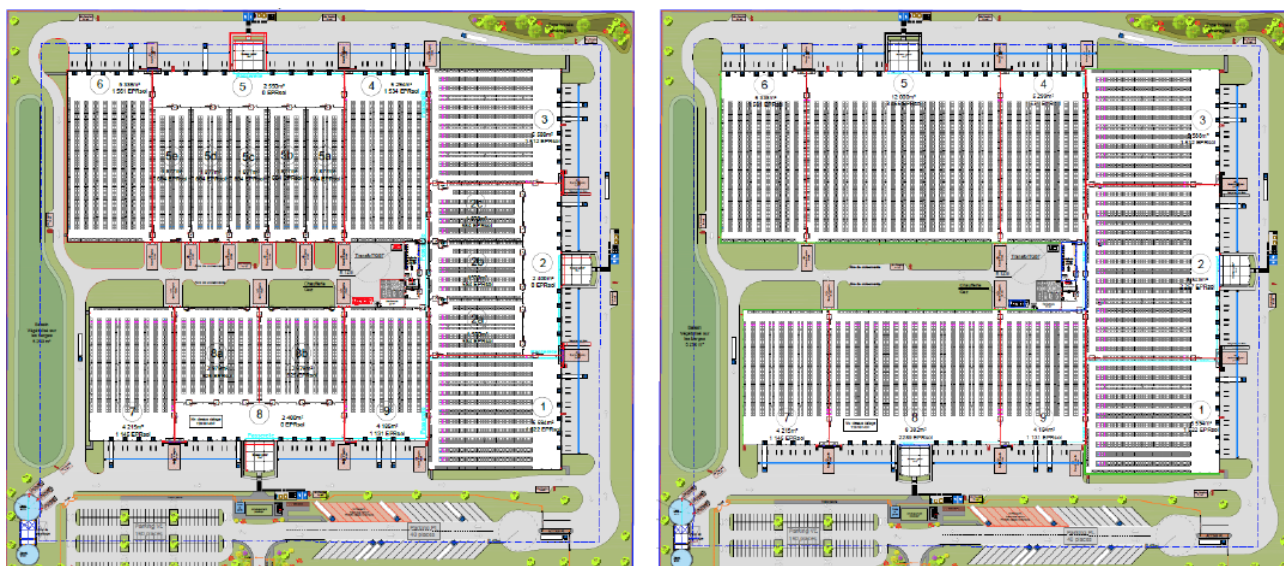


Figure 3: plan masse du projet de plateforme logistique, selon deux variantes de découpage des cellules
Source : descriptif du projet (document 2), p. 13.

Il est prévu que la plateforme logistique accueille 200 emplois en phase d'exploitation.

La nature exacte des produits susceptibles d'être entreposés n'est pas définie précisément. En effet, la demande d'autorisation sollicitée par le maître d'ouvrage porte sur la construction d'une plateforme logistique dont les clients ne sont pas connus à ce jour. Le maître d'ouvrage prévoit donc que soient stockés toutes sortes de produits, en étudiant l'ensemble des risques industriels associés. La liste des produits envisagés est présentée au chapitre 6.7 de la présentation du projet⁵ Il s'agit de produits de consommation courante pouvant cependant présenter des risques spécifiques (toxicité pour la santé, inflammabilité, pollution de l'environnement), ainsi que des produits ayant d'autres usages (engrais, par exemple).

Le dossier liste les rubriques ICPE correspondant aux produits susceptibles d'être accueillis sur la plateforme, avec l'indication des quantités maximales pouvant être stockées dans chacune des cellules, selon les deux configurations envisagées (2. NAN descriptif, ch. 7, pp. 37 à 43). Cette liste comprend notamment :

- des aérosols et liquides inflammables : rubriques 4320 (13 507 t) - et 4330 (13 507 t) de la nomenclature relative aux installations classées pour la protection de l'environnement) ;
- des produits comburants⁶ : rubriques 4440 (6 622 t), 4441 (3 000 t) et 4442 (1 000 t) ;
- des produits dangereux pour l'environnement aquatique : rubriques 4510 (12 000 t) et 4511 (12 000 t) ;
- des gaz liquéfiés : rubrique 4718 (5 000 t) ;
- des mélanges d'hypochlorite de sodium (rubrique 4741 (12 000 t) ;
- des engrais solides simples composés à base de nitrate d'ammonium (12 000 t).

En raison des quantités projetées, le projet de plateforme logistique est classé Seveso seuil haut pour « dépassement direct ». Le rayon d'affichage de l'installation est de 3 km⁷ et concerne cinq communes : Nangis, Grandpuits-Bailly-Carrois, Clos-Fontaine, la Croix-en-Brie et Rampillon. La

⁵ Dossier 2. NAN descriptif, pp. 31 à 35

⁶ Substance qui, en présence de combustible, permet d'initier et d'entretenir une combustion.

⁷ Dossier 2, NAN Descriptif, ch. 7,5, p. 44

MRAe note que cette zone couvre toute la partie urbanisée de Nangis, la moitié de celle de Rampillon ainsi que quelques écarts.

L'étude de danger⁸ indique page 57 que des dispositions seront prises par l'exploitant, sur la base des fiches descriptives spécifiques (FDS), et notamment que « *Le stockage de produits à plus fort potentiel calorifique (aérosols (4320, 4321), briquets (4718) et comburants (444X)) sera limité dans les cellules de telle manière que les flux thermiques de 3kW/m² ou plus soient maintenus sur le site. Le co-stockage de différents produits est possible sous condition de compatibilité des FDS et du respect des règles de stockage des différentes rubriques.* »⁹

Pour la MRAe, l'analyse des risques repose sur une présomption que la gestion permettrait en permanence d'avoir une description claire de tous les produits stockés, ce que les retours d'expériences ne permettent pas d'affirmer. Compte tenu des volumes de matières dangereuses susceptibles d'être stockées, justifiant du classement SEVESO seuil haut, la MRAe estime qu'un dispositif d'information du public sur les mesures de suivi et la gestion des éventuels incidents devrait être mis en place.

La MRAe recommande que :

- **que compte tenu des incertitudes sur les quantités effectivement stockées à chaque instant dans l'entrepôt, l'autorité responsable de l'autorisation ICPE impose un dispositif particulier de suivi du stock et de sa gestion ;**
- **l'opportunité de constituer une commission locale d'information (CLI) soit étudiée.**

3. Analyse des enjeux environnementaux

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

- l'artificialisation des sols ;
- la biodiversité ;
- le paysage ;
- l'eau ;
- les risques d'accident industriel ;
- le trafic routier et les choix énergétiques.

Ces enjeux sont définis en considérant la sensibilité du site et la nature des modifications projetées. Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences potentielles du projet, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées, ainsi que les mesures de suivi.

3.1. Artificialisation des sols

D'après l'étude d'impact (page 62), le projet prévoit la consommation de 13 ha de terres agricoles et l'imperméabilisation totale de près de 10 ha de ces terres, actuellement cultivées. Même si les terrains sont classés en zone d'activités économiques par le plan local d'urbanisme, la destruction de ces terres agricoles n'est pas encore réalisée. Elle nécessite donc de faire l'objet d'une justification dans l'étude d'impact du projet, notamment par rapport à des solutions alternatives d'implantation qui auraient été examinées, ceci dans un contexte où l'objectif de limitation de la consommation de terres agricoles est inscrit dans le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).

Enfin, en l'état actuel, les terrains visés par le projet ne s'inscrivent pas dans la continuité d'espaces déjà urbanisés. La plateforme logistique s'implante à l'écart de la RD 619, au milieu de terres encore cultivées.

8 Dossier 5. Etude de danger

9 Dossier 5. Etude de danger, p. 57

La MRAe recommande de justifier l'absence de solution alternative à la consommation de terres agricoles pour répondre au besoin de stockage que vise à satisfaire le projet de plateforme logistique.

3.2. biodiversité

Un diagnostic faune-flore a été mené, à raison de sept visites de terrain sur un cycle annuel, en 2018. Celui-ci conclut à l'absence d'enjeu majeur en termes d'habitats, compte-tenu de l'exploitation agricole des terrains (pages 31-33). Toutefois, l'Alouette des champs (*Alauda Arvensis*), espèce quasi-menacée au niveau national, est relevée comme probablement nicheuse sur site. Des espèces de chiroptères, menacées et protégées, ont également été contactées. Enfin, les inventaires ont relevé la présence d'espèces plus communes de papillons, sauterelles et mammifères (chevreuils, lièvres, renards, etc.)

Le maître d'ouvrage définit ensuite des mesures de réduction des impacts du projet sur les fonctionnalités écologiques du site (pages 88-92). Celles-ci consistent notamment à aménager un petit merlon planté d'espèces locales au nord-est du site, à réduire la pollution lumineuse et à mettre en place une gestion différenciée des espaces verts sur une superficie totale de 1 ha. Ces mesures sont présentées de façon précise dans le dossier et paraissent proportionnées aux enjeux en présence, selon la MRAe.

3.3. Paysage

Le projet s'implante au sein du plateau de Brie, à dominante agricole et ponctué de bosquets (EI, page 50). L'entrée de ville, au droit du site, est actuellement marquée sur environ 1 km par une zone d'activité située de l'autre côté de la RD 619. Les terrains qui constituent la ZAC, actuellement non-bâties, offrent une ouverture visuelle sur le paysage de la Brie.

Le projet a donc pour effet de fermer cette ouverture sur le paysage. L'effet est d'autant plus important que les dimensions du futur bâtiment (300 x 200 m environ, hauteur 13,59 m), n'ont pas d'équivalent au sein de la commune. Pour réduire ces impacts négatifs sur le paysage, le maître d'ouvrage introduit une variété de hauteurs dans la volumétrie de l'ensemble et végétalise les abords du futur bâtiment (pages 68-70). Pour autant, les impacts résiduels restent importants (page 72). En situation future, cette section d'entrée de ville sera marquée par des zones d'activités, de part et d'autre de la RD619.

La MRAe note aussi que l'analyse des impacts paysager reste limitée aux vues à partir de la RD619, en direction de l'ouest. Constituant un futur front urbain, le projet a aussi des impacts sur le paysage vu de la plaine au nord, mais aussi des lisières de la ville de Nangis. L'étude d'impact paysager doit donc être complétée afin de présenter une vision complète des modifications du paysage (photomontages à partir des principaux lieux d'où le site sera visible).

La MRAe note enfin que le maître d'ouvrage a l'intention de « *mandater un bureau d'étude pour réaliser une étude paysagère. Les préconisations de cette étude seront par la suite réalisées par un paysagiste. Cette attention pour l'aspect paysager permet au projet de viser une certification HQE.* » Pour la MRAe, cette étude doit être réalisée avant l'enquête publique et jointe au dossier présenté au public.

La MRAe recommande de réaliser l'étude paysagère avant la mise à l'enquête publique.

3.4. Eaux

La ZAC Nangis Actipôle a fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau (article R. 214-1 du code de l'environnement) en 2014. Celle-ci portait sur les rejets d'eaux pluviales et la destruction d'une zone humide au sud de la ZAC, en dehors du site d'implantation du projet (page 39). Or le projet de plateforme logistique diffère des orientations de la ZAC (cf. supra). La

situation du projet au titre de la loi sur l'eau et sa conformité à l'autorisation de 2014 nécessitent donc d'être vérifiées.

Enfin, le projet s'implante au sein du périmètre de protection de captages d'alimentation en eau potable, situés à 600 m. Conformément à la réglementation, l'avis d'un hydrogéologue agréé a été sollicité. Celui-ci a rendu un avis favorable, après avoir prescrit un agrandissement du bassin de rétention pour les eaux de sinistre, en cas d'incendie d'une durée supérieure à 2 h. Ces éléments sont repris dans le dossier (page 39).

3.5. Risques d'accident industriel

3.5.1. Présentation des résultats de l'étude de danger

La MRAe note que le classement Seveso seuil haut du projet est dû à sa réalisation « en blanc », c'est-à-dire sans identification de la clientèle à ce stade. Le maître d'ouvrage souhaite bénéficier du niveau d'autorisation maximal, pour que le futur exploitant de l'entrepôt puisse stocker des produits dangereux sans devoir requérir une nouvelle autorisation pour pouvoir accepter un nouveau client. Cependant, un tel stockage doit être compatible avec le programme d'aménagement de la ZAC « Nangis Actipôle » et les activités accueillies sur les lots voisins.

Dans l'étude d'impact, les risques d'accident industriel sont traités succinctement (pages 74-76 et 79-80). Elle renvoie à l'étude de dangers, jointe au dossier d'autorisation environnementale. Or, pour la MRAe, l'étude d'impact ne doit pas seulement présenter les principaux résultats de cette étude de dangers : une présentation de la démarche mise en œuvre pour évaluer et maîtriser les risques est également nécessaire.

De plus, et faute de traitement satisfaisant de l'analyse des dangers dans l'étude d'impact, le résumé non-technique de l'étude de dangers doit pour la MRAe permettre au lecteur non-spécialiste de s'appropriier les enjeux et les réponses apportées. Ce résumé se conclut par exemple par un tableau qui indique que, pour les accidents dont les effets thermiques sortent du site, les risques associés sont tous modérés et d'occurrence moyenne. Un effort de traduction des éléments de l'étude de dangers, dans son résumé non-technique ainsi que dans l'étude d'impact, est donc attendu. Enfin, la sélection retenue de scénarios, parmi les plus probables d'une part et les plus graves d'autre part, doit pour la MRAe être décrite de façon accessible au lecteur non-spécialiste dans l'étude d'impact.

Dans l'étude de danger, l'identification des potentiels de danger est réalisée à partir des accidents survenus sur des sites similaires, de la nature des substances entreposées et des équipements prévus sur le site.

3.5.2. Analyse des risques d'origine externe au site, et au sein de la ZAC

Une analyse des risques d'origine externe est ensuite proposée.

L'étude de dangers écarte le risque lié aux installations classées déjà présentes sur le territoire de Nangis de par leur éloignement (ED, page 65). En revanche, le risque que présenterait l'incendie d'un établissement voisin, pourtant évoqué dans la description de l'état initial (ED, page 21), n'est pas étudié. La façon dont est prise en compte l'urbanisation future autour du site, et notamment la possibilité d'installation d'activités industrielles ou comportant des ICPE sur le reste de la ZAC, en termes de risques d'origine externe, n'est pas abordée.

L'évaluation environnementale de l'opération d'aménagement, datée de 2013, ne prévoit pas l'implantation d'une installation classée Seveso seuil haut. La probabilité et l'ampleur d'accidents au sein de la ZAC sont aggravées du fait de l'implantation d'un tel entrepôt et doivent pour la MRAe être abordées dans le cadre du programme de la ZAC, au besoin mis en compatibilité avec l'implantation de ce projet avant que le projet ne soit autorisé.

3.5.3. Analyse des risques d'origine interne

◆ *Sélection des risques*

Le maître d'ouvrage retient trois types d'accident majeur pour ce projet : l'incendie généralisé d'une cellule, la propagation d'un incendie à plusieurs cellules et la pollution des milieux par les eaux d'extinction d'un incendie.

Pour la MRAe, compte tenu de la particularité de la demande d'autorisation environnementale présentée, au titre des ICPE Seveso seuil haut, il convient de justifier la pertinence de la caractérisation et de l'évaluation des risques industriels induits par le projet en l'absence de toute précision sur la nature et les quantités exactes de produits qui seront effectivement stockés. Notamment, il convient de rappeler dans l'étude d'impact les types d'accidents écartés et les raisons qui permettent de garantir l'absence de tels événements. Par exemple, la MRAe note que l'étude de danger examine des accidents ayant impliqué des engrais (étude de danger, § 4.1.2.7, p. 46), sans évoquer pour le site de Nangis le risque d'explosion pourtant bien documenté dans la littérature.

Par ailleurs, la MRAe note que le dossier comprend plusieurs avis du Service départemental d'incendie et de secours. Ce service indique dans la conclusion du troisième avis daté du 15 juillet 2020 que « *les sapeurs-pompiers seraient confrontés à l'impossibilité opérationnelle de limiter la propagation d'un incendie au regard des caractéristiques constructives du bâtiment* ». Pour la MRAe, cette mention impose d'examiner la possibilité d'un incendie généralisé, dans la configuration la plus défavorable de la composition et de la répartition des marchandises entreposées.

◆ *Pollutions par les retombées de fumées*

L'étude d'impact doit préciser les raisons pour laquelle le risque de pollution engendrée par un dégagement de fumée toxique (dont le panache est modélisé dans l'étude de dangers pp. 95 à 100) n'est pas retenu parmi les accidents majeurs pour ce projet. La retombée potentielle de polluants n'est notamment pas évoquée. L'étude de danger indique pourtant que, pour certains scénarios, les flux toxiques à seulement 25 m de hauteur touchent près de 40 ha de terrains (page 76). L'étude danger examine aussi un site qualifié de « similaire » (4, étude de danger, p. 46, § 4.1.2.7) pour lequel un panache de fumée aurait dérivé sur plus de 3,2 km. Pour la MRAe, l'étude d'impact doit présenter les principales raisons qui permettent d'écarter la possibilité de survenance de tels événements susceptibles de toucher, dans certaines circonstances météorologique (vent d'est) toute la zone urbanisée de Nangis.

◆ *Effets thermiques*

Les trois types d'accident retenus font ensuite l'objet d'une caractérisation détaillée. Des mesures de réduction sont alors définies. Elles concernent notamment l'organisation des cellules, l'implantation de murs coupe-feux, ainsi qu'une limitation des quantités entreposées pour certains produits, notamment les liquides inflammables et les aérosols.

D'après l'étude de danger, la plateforme est organisée afin que les potentiels effets thermiques en dehors du site ne concernent que les parcelles situées à l'ouest et au nord. Par conséquent, aucune servitude pouvant restreindre l'implantation d'activités économiques au sud de la ZAC n'est envisagée.

Les modalités de suivi dans le temps de ces mesures, ainsi que du bon fonctionnement des installations, nécessitent d'être développées dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de :

- ***présenter dans l'étude d'impact la démarche mise en œuvre pour évaluer et maîtriser les risques industriels, ainsi que de décrire de façon non-technique les scénarios d'accident les plus graves d'une part et les plus probables d'autre part ;***

- **rappeler dans l'étude d'impact les types d'accidents écartés et les raisons qui permettent de garantir l'absence de tels événements ;**
- **développer l'évaluation des risques de pollution par dégagement de fumées toxiques et retombées sous le panache ;**
- **préciser les modalités de suivi du fonctionnement des installations et des mesures de réduction des risques liés aux effets d'incendies ou d'explosions ;**
- **justifier la bonne prise en compte du programme actuel d'aménagement de la ZAC dans l'évaluation des risques et des accidents potentiels sur les autres activités susceptibles d'être développées dans la ZAC.**

3.6. Trafic routier et choix énergétiques

L'étude d'impact doit être complétée en ce qui concerne les déplacements, le trafic routier et les pollutions associées. En effet, aucun bilan ni illustration des différents modes d'accès au site n'est présenté. De plus, les données mobilisées pour caractériser l'état initial du trafic routier sur le secteur datent de 2014. Aucune modélisation de la situation à un horizon futur n'est présentée. Enfin, concernant les déplacements et le transport de marchandise, l'étude d'impact ne tient pas compte du reste de l'opération d'aménagement d'ensemble de la ZAC, tant en termes de moyens d'accès que de trafic engendré.

Le trafic engendré par le projet est estimé à 200 véhicules et 150 poids-lourds par jour (page 68). La MRAe rappelle que l'étude d'impact de la ZAC n'avait pas examiné les incidences d'un fort trafic de poids lourds.

Le projet engendre à lui seul une augmentation de 10 à 17 % du trafic de poids-lourds sur les départementales connectées au site (par rapport à 2014). L'impact potentiel pour les populations concernées n'est pas négligeable et doit être évalué de façon plus approfondie.

Des solutions alternatives concernant la localisation du projet de plateforme logistique doivent être étudiées en conséquence. Par ailleurs, le maître d'ouvrage n'étudie pas la possibilité de développer d'autres modes de transport à longue distance des marchandises. Pourtant, la gare de Grandpuits, à environ 10 km du site, est ouverte au fret ferroviaire, permettant la mise en œuvre d'une stratégie de ferroutage.

Concernant le déplacement des employés, l'étude d'impact ne présente pas d'analyse des répartitions modales et par conséquent, n'en tire aucune mesure d'optimisation et de facilitation visant à réduire l'usage de la voiture individuelle et favoriser, pour les employés habitant à proximité, l'usage des modes doux et notamment le vélo. Aucune mesure n'est proposée pour favoriser l'usage des transports en commun et l'accès au site en tant que piéton. Le nombre de places de stationnement aux abords immédiats de l'entrepôt est maximisé, sans être quantifié à ce stade. Ces éléments nécessitent d'être étudiés en lien avec l'aménagement de la ZAC.

La MRAe recommande :

- **d'étudier, au regard de la desserte routière du site, le trafic de poids-lourds sur les routes départementales et l'exposition des populations aux pollutions associées, ;**
- **de réaliser, en tenant compte de l'aménagement de la ZAC, une étude complète des déplacements à l'état initial et en situation future, qui permette d'étudier la possibilité de développer les modes de déplacement autres qu'automobile des employés.**

Par ailleurs, le projet prévoit l'installation d'une centrale photovoltaïque de 100 kW crête, en toiture de la cellule n° 9 de l'entrepôt. Cette centrale est destinée en premier lieu à la consommation énergétique du bâtiment (page 96) mais les éventuels surplus de production seront revendus à un fournisseur d'électricité. L'étude d'impact doit pour la MRAe préciser si l'implantation de ces panneaux est prise en compte dans l'étude de dangers.

De plus, les consommations énergétiques du projet en phase d'exploitation n'étant pas évaluées, l'étude d'impact ne permet pas d'apprécier la part d'énergie renouvelable mobilisée.

Les émissions de gaz à effet de serre associées à l'approvisionnement et aux consommations énergétiques du projet ne sont pas non plus quantifiées.

La MRAe recommande

- **de réaliser un bilan carbone et énergétique du projet de plateforme logistique, qui prenne en compte les opérations d'aménagement et de construction, les déplacements individuels, le trafic de marchandises, ainsi que l'approvisionnement et les consommations énergétiques des installations en phase d'exploitation ;**
- **de présenter des mesures d'évitement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au projet.**

4. Justification du projet

L'étude d'impact présente les principales solutions de substitution examinées (pp. 83 à 86) : achat d'une plateforme existante, positionnement sur une friche industrielle ou achat d'un terrain pour construire un entrepôt neuf. D'après l'étude d'impact, les deux premières solutions ont été écartées pour diverses raisons : autorisations attachées à des plateformes existantes insuffisantes pour déployer l'activité envisagée par FM France, obsolescence des bâtis et difficulté à obtenir des certifications HQE, coût trop élevé des friches industrielles (valorisées au prix résiduel des bâtiments encore existants), etc. D'après le dossier, le site de Nangis a été retenu car il s'inscrit bien dans le maillage des plateformes de FM France en Île-de-France et qu'il s'agit d'une ZAC approuvée, permettant un démarrage rapide du projet. Ce site offre aussi des capacités de stockage de produits dangereux beaucoup plus importantes que les sites de FM France en Seine-et-Marne.

Pour la MRAe, l'étude d'impact n'apporte pas d'éléments factuels permettant d'apprécier l'analyse des études réalisées par FM France : sites alternatifs envisagés ou envisageables, comparaison qualitative des sites au regard des impacts potentiels sur l'environnement, etc.

Pour la MRAe, la justification du projet au regard des orientations du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et du plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France mérite d'être développée. En effet, le SDRIF prévoit qu'en termes d'armature logistique, l'aménagement de grands sites multimodaux doit être privilégié. De plus, il est précisé que « *les implantations d'activités logistiques doivent être compactes afin de limiter la consommation d'espace, dans le respect des orientations relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation* ». Or, le site retenu n'est pas un grand site multimodal, notamment desservi par le fer ou la voie fluviale.

Pour le plan de protection de l'atmosphère, la MRAe estime qu'un projet logistique aussi important que celui qui est présenté est concerné par les défis 7 « favoriser une logistique durable plus respectueuse de l'environnement » et 8 « favoriser l'usage des modes actifs ».

Le projet doit aussi être justifié au regard des précédentes autorisations rendues pour permettre d'urbaniser le périmètre de la ZAC. L'étude d'impact du projet de plateforme logistique doit notamment pouvoir s'inscrire dans la démarche d'évaluation environnementale initiée en 2013. Or ce projet, de par son emprise, ses caractéristiques et sa temporalité, ne correspond pas aux orientations initiales de la ZAC. Certains aspects de l'évaluation environnementale menée en 2013 nécessitent donc d'être actualisés, à l'appui des présentes demandes d'autorisation. C'est notamment le cas en ce qui concerne la biodiversité, le paysage, les risques d'accident industriel et le trafic routier.

La MRAe recommande, afin de renforcer la justification du projet, au regard de ses impacts environnementaux :

- **de présenter de façon plus approfondie le besoin auquel répond le projet, de par sa localisation et ses capacités de stockage ;**
- **de développer l'étude de solutions alternatives, au regard des orientations du SDRIF concernant l'armature logistique régionale et celles du plan de protection de l'atmosphère relative à une logistique durable plus respectueuse de l'environnement.**

5. Information, consultation et participation du public

Le présent avis de l'autorité environnementale devra être joint au dossier soumis à enquête publique.

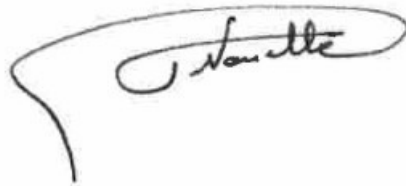
Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra également faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur les sites Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 3 novembre 2020

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Noisette', enclosed within a large, loopy, hand-drawn oval shape.

François Noisette, le membre permanent délégué