



PREFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Paris, le 14 juin 2017

Unité Départementale de Seine-et-Marne

Nos réf : E17-1349

## Avis de l'autorité environnementale sur le projet de plate-forme logistique de la société PRD à FOUJU

### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'implantation d'une plate-forme logistique sur la commune de FOUJU dans le département de Seine-et-Marne. Il intervient dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement et de la demande de permis de construire.

L'objectif du projet vise une nouvelle offre de stockage de marchandises industrielles et de biens de consommation.

Les principaux enjeux du projet concernent les risques technologiques, les transports et les trafics induits et la consommation des espaces agricoles.

Les éléments de description de la plate-forme logistique permettent d'appréhender pleinement le contexte du projet. Toutefois, la compatibilité du projet avec le règlement d'urbanisme de la commune de FOUJU doit encore être démontrée par la société PRD.

L'analyse de l'état initial et de l'environnement du projet de la société PRD traite les différentes thématiques nécessaires à une bonne présentation de l'environnement géographique, naturel et anthropique.

Le projet se situe dans un secteur où le trafic routier est soutenu (RN 36, RD 57) et qui peut rencontrer des problèmes de saturation, notamment au niveau du carrefour RN 36 et RD 57. En outre, le hameau des Bordes est confronté à des impacts sonores significatifs.

Le site d'implantation ne semble pas avoir d'enjeu en matière de faune et de flore, toutefois des expertises complémentaires en période favorable sont nécessaires et prévus sur l'année 2017 afin de vérifier la présence d'espèces patrimoniales et/ou protégées d'oiseaux, de flore, d'insectes et de reptiles sur l'aire d'étude.

L'impact du projet sur les différents volets environnementaux a été analysé.

Le projet engendrera une forte augmentation du trafic routier local et amplifiera les problèmes actuellement rencontrés au niveau du carrefour RD 57 et RN 36. L'étude d'impact aurait mérité de développer davantage le volet relatif à la desserte routière de la plate-forme logistique, de la capacité actuelle de la chaussée à supporter ce trafic et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

En outre, l'étude d'impact ne présente pas de mesure de compensation à la consommation de terres agricoles du projet.

Hormis le transport et la consommation de terres agricoles, les mesures proposées afin de limiter les impacts du projet sur l'environnement du site semblent proportionnées aux enjeux identifiés.

La déviation de la RD 57 permettra de limiter l'impact du trafic routier sur le hameau des Bordes et la mise en place du giratoire au niveau du carrefour de la RN 36 et de la RD 57 semble indispensable pour fluidifier un carrefour qui sature aux heures de pointe. Toutefois, cette demande de déviation, actuellement en cours d'instruction, n'a pas abouti.

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du Code de l'Environnement.

Le pétitionnaire a proposé les mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité d'occurrence du phénomène dangereux et/ou limiter les distances d'effet du phénomène dangereux par la mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques.

***Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France***

## AVIS

### **1 L'évaluation environnementale**

#### **1.1 Présentation de la réglementation**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé 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. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de plate-forme logistique de la société PRD sur la commune de FOUJU est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 de code de l'environnement – notamment les rubriques 1° et 39° du tableau annexé à cet article.

La rubrique 1° concerne les installations ICPE soumises à autorisation et la rubrique 39° concerne les travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation comprenant, en particulier, l'étude d'impact et l'étude de dangers, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Le présent avis sera transmis au pétitionnaire et joint au dossier d'enquête publique par le préfet de Seine-et-Marne, autorité administrative compétente pour autoriser le projet. Il sera publié sur le site internet de la préfecture, ainsi que sur celui de la DRIEE Île-de-France.

#### **1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale**

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

Le présent avis concerne un projet de plate-forme logistique sur la commune de FOUJU. Il est émis dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) déposée par la société PRD le 04 janvier 2017 et complétée le 03 mai 2017.

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

#### **1.3 Contexte et description du projet**

##### ***1.3.1 Présentation du demandeur***

Créée en 1996, la société PRD est un aménageur pour les collectivités locales, un promoteur et un investisseur pour les entreprises. Elle investit dans des projets locatifs de bureaux et de logistique.

Acteur majeur de l'immobilier logistique, PRD a réalisé, à ce jour, plus de 3 millions de m<sup>2</sup> logistiques, répartis essentiellement sur un axe Lille – Paris – Lyon -Marseille.

### 1.3.2 Présentation du projet

La société PRD projette l'implantation d'un entrepôt de 14 cellules d'environ 6 000 m<sup>2</sup> au sein de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) des Bordes sur la commune de FOUJU.

Les bâtiments seront conçus pour des activités de logistique et de stockage de marchandises industrielles et de biens de consommation. Le volume total de stockage de l'entrepôt sera égal à 1 151 000 m<sup>3</sup>.

L'ensemble ou chacune des cellules constituant les bâtiments pourra être proposée en location à un logisticien ou un industriel cherchant une solution d'entreposage.

Le projet prend en compte un effectif d'environ 250 personnes.

Les horaires de travail pourront s'étaler sur plusieurs postes en 3\*8h du lundi au samedi et le dimanche en cas de pic d'activité.

Le site sera implanté sur un terrain de 209 137 m<sup>2</sup> environ.

La société PRD qui dépose la demande d'autorisation d'exploiter est le promoteur de la construction de ce bâtiment. À la création du bâtiment, elle sera titulaire de l'autorisation d'exploiter.

Chacune des cellules constituant les bâtiments pourra être proposée en location à un logisticien ou un industriel cherchant une solution d'entreposage.

La société PRD transférera la responsabilité de l'application de l'ensemble des prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation de la plate-forme logistique sur ses locataires par le biais du bail commercial.

A la vente du bâtiment, l'investisseur deviendra le titulaire de l'autorisation d'exploiter.

### 1.3.3 Implantation et description de l'environnement du projet

La plate-forme logistique de la société PRD sera implantée dans la ZAC des Bordes sur la commune de FOUJU, située à 9 km au Nord-Est de Melun, chef-lieu du département de la Seine-et-Marne et à environ 50 km au Sud-Est de Paris.



Le terrain d'implantation est actuellement un terrain agricole.

La zone d'implantation du projet est située sur la partie Ouest de FOUJU, délimitée à l'Ouest par la limite avec la commune de Crisenoy et au Nord par la Route Départementale RD 57.

Le terrain concerné par le projet est actuellement inoccupé. Il est constitué de terres agricoles et encadré uniquement de terres agricoles.

Au Schéma Directeur de la Région de l'Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013, le site d'implantation du bâtiment est couvert par une pastille d'urbanisation préférentielle octroyant une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha. Ce schéma a localisé des pastilles d'urbanisation préférentielle pour prévoir des extensions nécessaires aux objectifs de construction de logements et de développement de l'emploi.

Le Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune de FOUJU est caduc depuis le 27 mars 2017. Une délibération de prescription décidant la transformation du POS en Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été prise par le Conseil Municipal de cette commune le 19 janvier 2015. La procédure du PLU est actuellement au stade arrêt du projet.

Conformément à l'article L. 174-3 du Code de l'urbanisme, les règles d'urbanisme de FOUJU sont cadrées par le règlement national d'urbanisme (RNU) jusqu'à l'approbation du PLU. Dans ces conditions, conformément à l'article L. 111-3 du Code de l'urbanisme, en l'absence de PLU, les constructions ne peuvent être autorisées que dans les parties urbanisées de la commune. Toutefois peuvent être autorisées en dehors des parties urbanisées, les constructions incompatibles avec les zones habitées ainsi que les constructions sur délibération motivée du conseil municipal, si celui-ci considère que l'intérêt de la commune le justifie.

Cette délibération ne figure pas dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter de la société PRD. Il n'est actuellement pas possible de conclure sur la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme de FOUJU.

Le site d'implantation du projet ne se situe ni sur une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), ni dans ou à proximité d'une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), ni dans ou à proximité d'une zone Natura 2000.

Les habitations les plus proches du site sont situées dans le hameau des Bordes à environ 850 mètres à l'Ouest du site. Les villages de CRISENOY et FOUJU sont plus éloignés.

Les établissements Recevant du Public (ERP) les plus proches sont situés dans la commune de CRISENOY, soit à plus de 900 m.

Le site d'étude est en dehors des abords de monuments protégés au titre de la loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques et des sites protégés au titre de la loi du 2 mai 1930 sur les monuments naturels.

La société REP exploite un site de stockage de déchets non dangereux ultimes à 400 m au Sud du site.

Le site du projet est positionné à environ 800 mètres au Nord de la ligne TGV (001).

Les voies de circulation importantes autour du site sont l'autoroute A5 et son échangeur 15 et la route Nationale N 36. L'axe de circulation se trouvant directement en bordure du projet est la Route départementale 57.

Le projet est soumis notamment aux plans et programmes suivants :

- le plan de protection de l'atmosphère,
- le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Île-de-France (SRCAE)
- le plan régional d'élimination des déchets ménager et assimilés d'Île-de-France,
- le schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France,
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine,
- le schéma régional de cohérence.

L'étude de la compatibilité du projet avec les orientations de ces plans et programme est cohérente.

Aucun périmètre de protection immédiat, rapproché ou éloigné de captage d'eau destinée à la consommation humaine ne touche l'emprise du site.

Une ligne Haute Tension passe à 200 mètres à l'Est du site.

Une canalisation d'hydrocarbures privées passe au Nord de la RD 57.

Les éléments de description de la plate-forme logistique et de la société PRD dans l'étude d'impact permettent d'appréhender pleinement le contexte du projet.

La compatibilité du projet avec le règlement d'urbanisme de la commune de FOUJU doit être démontrée par la société PRD.

### 1.3.4 Nature et volume des activités

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L 512-1 du code de l'environnement au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous (ou au titre des modifications des installations existantes visées par l'article R. 512-33).

Rubrique	Régime	Libellé de la rubrique (activité)	Nature de l'installation	Critères de classement	Seuil du critère	Volume autorisé
1510-1	A	Stockage de matières, produits ou substances combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes dans des entrepôts couverts	Plate-forme logistique de 14 cellules	Volume	≥ 300 000 m <sup>3</sup>	1 151 000 m <sup>3</sup>
1511-1	A	Entrepôts frigorifiques	6 cellules à température dirigée	Volume	≥ 150 000 m <sup>3</sup>	150 000 m <sup>3</sup>
1530-1	A	Dépôts de papiers, cartons ou matériaux combustibles analogues	Stockage de marchandises transformées, bobines de papier, emballages papiers et cartons	Volume	> 50 000 m <sup>3</sup>	384 000 m <sup>3</sup>
1532-1	A	Stockage de bois ou de matériaux combustibles analogues	Stockage de bois sec, palettes	Volume	> 50 000 m <sup>3</sup>	384 000 m <sup>3</sup>
2662-1	A	Stockage de polymères	Stockage de marchandises de matières plastiques	Volume	≥ 40 000 m <sup>3</sup>	384 000 m <sup>3</sup>
2663-1-a	A	Stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50% de polymères à l'état alvéolaire ou expansé tels que mousse de latex, de polyuréthane, de polystyrène, etc.	Stockage de marchandises renfermant des plastiques à l'état alvéolaire (matelas,...)	Volume	≥ 45 000 m <sup>3</sup>	384 000 m <sup>3</sup>
2663-2-a	A	Stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50% de polymères  Dans les autres cas et pour les pneumatiques	Stockage de marchandises renfermant plus de 50 % en masse de plastique (jouets, textiles, matériel électroménager,....)	Volume	≥ 80 000 m <sup>3</sup>	384 000 m <sup>3</sup>

2910-A-2	DC	Installation de combustion Lorsque l'installation consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique,...	Chaufferie gaz 2 groupes électrogènes	Puissance thermique nominale	2 MW < P < 20 MW	4,1 MW
2925	D	Ateliers de charge d'accumulateurs	2 locaux de charge	Puissance maximale de courant continu	50 kW	200 kW
4802-2-a	DC	Fabrication, emploi ou stockage de gaz à effet de serre fluorés visés par le règlement (CE) n° 842/2006 ou de substances qui appauvrissent la couche d'ozone visées par le règlement (CE) n° 1005/2009  Emploi dans des équipements clos en exploitation  Equipements frigorifiques ou climatiques (y compris pompe à chaleur) de capacité unitaire supérieure à 2 kg	Système de production de froid contenant du R410A	Quantité cumulée de fluide	≥ 300 kg	936 kg
4734-2	NC	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution	Réservoir de gasoil du groupe sprinkler et du groupe électrogène	Quantité	< 50 t	3 t

A : Autorisation, DC : Déclaration avec contrôle périodique, D : Déclaration, NC : Non classé

## 2 Étude d'impact

### 2.1 L'analyse des enjeux environnementaux

L'analyse de l'état initial et de l'environnement du projet de la société PRD décrit la géographie, la topographie, la géologie et l'hydrogéologie, l'hydrologie, le paysage, les espaces naturels, la faune et la flore environnantes, la qualité des eaux, la climatologie, la qualité de l'air, le bruit, l'environnement socio-économique, les activités environnantes, le patrimoine (les monuments historiques, les sites protégés, les vestiges archéologiques), les sols, les infrastructures et réseaux, le trafic routier de la zone d'implantation de la plateforme logistique.

Cette analyse a permis d'identifier les enjeux environnementaux suivants :

Le dossier présente un diagnostic de l'état actuel du trafic routier sur la Route Nationale RN 36 et la Route Départementale RD 57, réalisé sur la base d'enquêtes de circulation (pose de compteurs automatiques sur la RN 36, la RD 57 et la RD 130a et comptages directionnels au niveau du carrefour RD 57 et RD 130a et du carrefour RN 36 et RD 57) menées du mardi 21 février au lundi 26 février 2017.

Ce diagnostic montre que :

- la RN 36 supporte un trafic important compris entre 12 000 et 14 500 TV/j (tous véhicules par jour) deux sens confondus, suivant les sections, le Trafic Moyen Journalier et le Trafic

Moyen Journalier ouvré, avec un taux de poids-lourds très élevé de plus de 16 % les jours ouvrés ;

- la RD 57 à l'Ouest de la RN 36 supporte un trafic soutenu au regard de la configuration de la voie avec plus de 2650 TV/j en moyenne des jours ouvrés et un taux de poids-lourds relativement élevé à près de 14 % liés notamment au flux en direction de la SNECMA ;

- inversement, la RD 57 côté Est, en traversée du hameau des Bordes, supporte une circulation moins importante de 1 500 TV/j en moyenne des jours ouvrés avec un taux de poids-lourds plus faible de l'ordre de 6 % ;

- des difficultés de circulation sont rencontrées au niveau du carrefour RN 36 et RD 57, notamment le matin avec un temps très long pour les usagers de la RD 57 devant traverser la RN 36 d'Est en Ouest ou s'orienter vers la RN 36 Melun et la présence d'un fort mouvement de tourne à gauche de la RN 36 (depuis la A5 et Melun) vers la RD 57 Ouest (vers Villaroche) qui a du mal à s'écouler, compte tenu du trafic soutenu de la RN 36 en sens inverse et présentant un grand risque pour la sécurité des usagers.

Une campagne de mesures de bruit a été effectuée le 1<sup>er</sup> décembre 2016 afin d'évaluer le niveau sonore ambiant au droit du site, et au niveau du hameau des Bordes, zone habitée la plus proche du site d'implantation de la plate-forme logistique. Toutefois, les mesures diurnes ont été réalisées en début de soirée (à partir de 20h18). Ce moment de la journée ne semble pas être le plus défavorable en termes de nuisances sonores.

L'étude d'impact souligne le fait que le hameau des Bordes est actuellement confronté à des impacts sonores significatifs en période diurne comme nocturne, étant situé en bordures de voies de circulations rapides, la RN 36 et la A5, à proximité de la ligne TGV Paris – Lyon et à 5 km de l'aérodrome de Melun-Villaroche.

Un pré-diagnostic faune – flore de la zone d'implantation de la plate-forme logistique a été réalisé sur la base d'inventaires menés les 16 décembre 2016, 28 février 2017 et 14 mars 2017 et conclut que :

*« les enjeux pressentis sont globalement faibles à nuls et localisés aux franges herbacées et d'une haie bordant un chemin agricole (haie située hors de l'emprise du projet). Une contrainte réglementaire potentielle existe en ce qui concerne l'avifaune, compte tenu de la présence avérée ou potentielle d'espèces protégées pour ce groupe. Toutefois, l'existence de milieux de report autour de l'aire d'étude relativise cette contrainte, l'avifaune potentiellement nicheuse étant essentiellement constituée du cortège des milieux agricoles.*

*Des expertises complémentaires en période favorable sont nécessaires et prévus sur l'année 2017 afin de vérifier la présence d'espèces patrimoniales et/ou protégées sur l'aire d'étude, principalement en ce qui concerne l'avifaune, ainsi que pour la flore, les insectes et les reptiles dont les potentialités sont néanmoins réduites. »*

La commune de FOUJU est située au coeur de la Brie. Ce territoire est un paysage d'horizon, ouvert composé de champs de cultures intensives. Il est implanté sur l'unité paysagère de Brie Centrale (2313), dites Brie de Mormant.

L'analyse de l'état initial et de l'environnement du projet de la société PRD traite les différentes thématiques nécessaires à une bonne présentation de l'environnement géographique, naturel et anthropique.

Les enjeux environnementaux suivants ont pu être identifiés.

Le projet se situe dans un secteur où le trafic routier est soutenu (RN 36, RD 57) et qui peut rencontrer des problèmes de saturation, notamment au niveau du carrefour RN 36 et RD 57.

En outre, le hameau des Bordes est confronté à des impacts sonores significatifs.

Le site d'implantation ne semble pas avoir d'enjeu en matière de faune et de flore, toutefois des expertises complémentaires en période favorable sont nécessaires et prévues sur



l'année 2017 afin de vérifier la présence d'espèces patrimoniales et/ou protégées d'oiseaux, de flore, d'insectes et de reptiles sur l'aire d'étude.

## **2.2 L'analyse des impacts environnementaux**

### **2.2.1 Justification du projet retenu**

La société PRD justifie l'implantation de la plate-forme logistique avec les éléments suivants :

- l'activité d'entreposage est compatible avec la vocation de la ZAC des Bordes,
- l'accès direct à la Route Départementale 57,
- la proximité de la Route Nationale 36 et l'échangeur N°15 de l'Autoroute A5,
- Un environnement peu urbanisé et peu occupé par des logements.

Toutefois, les habitants du hameau des Bordes sont susceptibles d'être impactés par le trafic routier engendré par ces activités de logistique.

En outre, l'isolement du site nécessite la mise en place d'une station d'épuration au droit du site.

### **2.2.2 Évaluation des impacts du projet**

#### **2.2.2.1. Impact visuel - Paysage**

Les dimensions du bâtiment sont susceptibles de créer une barrière visuelle dans le paysage.

La phase chantier du projet aura un impact sur le paysage : présence d'équipements de grandes hauteurs sur le site (grues), circulation de véhicules de chantier, déplacement (au sein du site) de terres...

#### **2.2.2.2. Émissions lumineuses**

Des lampes dirigées vers les voies et parkings assureront l'éclairage et la sécurité pour les déplacements sur le site en période nocturne. Cet éclairage est d'une puissance équivalente à des lampadaires implantés sur la voirie publique.

En phase chantier, les travaux auront lieu en journée.

#### **2.2.2.3. Trafic – insertion dans le réseau routier**

L'approvisionnement et l'expédition des marchandises se feront par voie routière.

La plate-forme logistique sera accessible par une voirie directement raccordée à la RD 57, l'accès à l'échangeur de 15 de l'autoroute A5 est à environ 2 kilomètres.

Les horaires de travail pourront s'étaler sur plusieurs postes en 3\*8h du lundi au samedi et le dimanche en cas de pic d'activité. Pendant les fortes périodes d'activités, les véhicules légers et poids lourds pourront être amenés à circuler la nuit.

Les flux journaliers générés par l'activité de la plate-forme logistique sont estimés à près de 250 rotations de poids-lourds par jour et de 300 véhicules légers par jour.

Deux sens de circulation confondus, le projet conduit à une estimation de trafic journalier de 1100 véhicules par jour dont 500 poids-lourds.

Le projet conduira à un accroissement du trafic de 73 % tous véhicules confondus et une multiplication par 5 de la fréquentation de poids-lourds sur la RD 57 en traversée du hameau des Bordes.

L'étude d'impact du projet de la plate-forme logistique sur la RD 57 et la RN 36 propose la réalisation d'un diagnostic de dimensionnement de la chaussée actuelle de la RD 57 par un bureau d'études techniques spécialisé pour vérifier sa structure et ses caractéristiques dimensionnelles (largeur et portance de la chaussée).

La saturation du carrefour RN 36 et RD 57 sera accentuée.

#### **2.2.2.4. Eau**

##### **Consommation en eau**

Le site aura un point de raccordement à ce réseau, pour couvrir :

- les besoins domestiques,
- les apports en eau de la chaufferie.

La consommation d'eau à usage domestique est estimée à 75 litres par employé et par jour. La consommation en eau est ainsi estimée à environ 19 m<sup>3</sup> par jour pour un effectif de 250 personnes. La consommation domestique annuelle est estimée à environ 5 130 m<sup>3</sup> (sur la base de 270 jours travaillés par an).

L'exploitant n'exploitera pas de captage d'eaux souterraines.

##### **Impact sur la qualité des eaux**

Les eaux pluviales collectées sur les toitures ne sont pas susceptibles d'être polluées.

Les eaux collectées sur les voiries et parkings se chargent en matières en suspension, en hydrocarbures. Ces eaux sont généralement trop concentrées, pour ces paramètres, pour envisager un rejet direct dans le milieu naturel.

Les voiries et parkings représentent une surface imperméabilisée d'environ 42 413 m<sup>2</sup>.

Les rejets particuliers pouvant se produire sont liés à un accident (déversement accidentel ou eaux d'extinction incendie).

En phase chantier, les installations de traitement n'étant pas toutes en place, des rejets ponctuels pourront être observés.

#### **2.2.2.5. Air**

Les sources de rejets atmosphériques seront liées :

- au fonctionnement discontinu des zones de charge des batteries (dégagement d'hydrogène),
- aux installations sprinkler, qui ne fonctionnent pas en phase normale d'exploitation (1 essai hebdomadaire),
- au groupe électrogène, qui ne fonctionne pas en phase normale d'exploitation,
- à l'envoi de matériaux légers (hors précautions indiquées),
- aux rejets de gaz de combustion de la chaufferie : gaz naturel pour le chauffage,
- aux gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site,
- au fluide des groupes froids (si non-étanchéité du circuit).

Les rejets en fonctionnement normal se résument à des gaz de combustion contenant du gaz carbonique, de la vapeur d'eau et des oxydes d'azote.

#### **2.2.2.6. Sols**

Les activités du site seront susceptibles de créer une pollution du sol par :

- épandage accidentel sur stockage ou lors du remplissage des cuves de carburant du groupe sprinkler et incendie ou électrogène,
- eaux d'extinction incendie non collectées.

#### **2.2.2.7. Bruit**

Les sources sonores dues à l'activité seront les suivantes :

- les allers et venues des camions de livraisons,
- les véhicules légers du personnel qui stationnent sur un parking dédié situé à l'écart du bâtiment logistique.
- les camions frigorifiques avec leur groupe froid en fonctionnement,
- les locaux techniques et plus spécifiquement les groupes froids,
- le groupe sprinkler (dont le démarrage est exceptionnel ou pour essais),
- les surpresseurs du réseau incendie (dont le démarrage est exceptionnel ou pour essais),
- le groupe électrogène (dont le démarrage sera exceptionnel ou pour essai).

La société PRD a évalué les niveaux sonores maximaux réglementairement acceptables.

#### **2.2.2.8. Déchets**

Les quantités de déchets générés sur le site seront en majeure partie constituées de déchets valorisables (cartons, papiers, bois des palettes).

L'activité de logistique produira les déchets suivants :

Déchets d'emballages : palettes, films plastiques, cartons.

Autres déchets banals :

- déchets provenant des corbeilles de bureaux (les papiers seront collectés dans des corbeilles spécifiques),
- boues de la station d'épuration
- chiffons...

Déchets dangereux :

- huiles usées (volume très limité),
- batteries,
- tubes néons.

#### **2.2.2.9. Énergie**

L'énergie nécessaire au fonctionnement des activités de logistique et d'entreposage est utilisée pour :

- la circulation des camions,
- la manutention des marchandises dans les bâtiments : elle se fait par chariots élévateurs à moteurs électriques,
- les bureaux et locaux sociaux sont chauffés à 19°C en hiver,
- les cellules comportent un chauffage assurant le hors gel et une température minimale en zone de préparation.

#### **2.2.2.10. Espèces protégées**

Un pré-diagnostic faune – flore de la zone d'implantation de la plate-forme logistique a été réalisé sur la base d'inventaires menés les 16 décembre 2016, 28 février 2017 et 14 mars 2017 et conclut que :

*« les enjeux pressentis sont globalement faibles à nuls et localisés aux franges herbacées et d'une haie bordant un chemin agricole (haie située hors de l'emprise du projet). Une contrainte réglementaire potentielle existe en ce qui concerne l'avifaune, compte tenu de la présence avérée ou potentielle d'espèces protégées pour ce groupe. Toutefois, l'existence de milieux de report autour de l'aire d'étude relativise cette contrainte, l'avifaune potentiellement nicheuse étant essentiellement constituée du cortège des milieux agricoles.*

*Des expertises complémentaires en période favorable sont nécessaires et prévus sur l'année 2017 afin de vérifier la présence d'espèces patrimoniales et/ou protégées sur l'aire d'étude, principalement en ce qui concerne l'avifaune, ainsi que pour la flore, les insectes et les reptiles dont les potentialités sont néanmoins réduites. »*

L'impact du projet sur les différents volets environnementaux a été analysé.

Le projet engendrera une forte augmentation du trafic routier local et amplifiera les problèmes actuellement rencontrés au niveau du carrefour RD 57 et RN 36, sans aménagement des infrastructures routières.

L'impact sur la faune et la flore nécessitera une mise à jour au regard des conclusions des expertises complémentaires à réaliser en période favorable.

### **2.2.3 Analyse des mesures proposées par le pétitionnaire**

#### **2.2.3.1. Paysage**

La construction laissera la place à une surface d'espaces verts (environ 81 281 m<sup>2</sup>) autour du bâtiment. Des arbres de haute tige seront implantés dans les zones de parkings et sur la périphérie du site. Les espèces plantées privilégieront les espèces locales d'arbres et d'arbustes.

La clôture autour du site sera doublée par une bande paysagère.

Dans son avis en date du 22 février 2017, l'Unité Départementale de l'architecture et du patrimoine de Seine-et-Marne a noté *« avec intérêt qu'un plan de paysagement des abords des bâtiments prévoyait de plantations d'essences locales, alternant arbres et arbustes, selon une disposition de larges bandes boisées. De nombreux arbres seront de plus répartis sur l'ensemble du site (39 arbres sur le parking véhicules légers en particulier) avec un marquage particulier de son entrée où seront mélangés des pommiers et des sorbiers des oiseleurs, et des accès aux bâtiments agrémentés d'alignements de cèpées et de lilas. »*

Le chantier sera organisé de manière à durer juste le temps nécessaire. Les véhicules et équipements utilisés seront des équipements en bon état.

#### **2.2.3.2. Émissions lumineuses**

Les éclairages extérieurs sont limités aux exigences de sécurité des personnes et à la réalisation des rondes de surveillance, et sont réglés afin qu'ils éclairent uniquement les aires de circulation internes du site, sans créer d'éblouissements sur les aires de circulation externes à l'établissement et sans impact significatif pour le voisinage.

### 2.2.3.3. Trafic – insertion dans le réseau routier

Afin de limiter les impacts du trafic routier, la société PRD souhaite réaliser une déviation de la RD 57 avec la création d'un giratoire pour accéder à la plate-forme logistique et la mise en place d'un giratoire au niveau du carrefour de la RN 36 et de la RD 57.

L'étude d'impact du projet sur la circulation de la RN 36 et de la RD 57 conclut que la déviation de la RD 57 réglerait les problèmes de nuisances engendrées par le trafic routier en traversée du hameau des Bordes et les modélisations du giratoire au niveau du carrefour de la RN 36 et de la RD 57 montrent un fonctionnement correct de cette infrastructure.

La procédure de cette déviation est en cours d'instruction.

### 2.2.3.4. Eau

Les eaux pluviales de toiture des bâtiments, exemptes de pollution, seront collectées dans un bassin d'infiltration ayant également un rôle de tampon. Une part des eaux sera donc infiltrée naturellement et le reste sera dirigé vers les noues en bordure de propriété selon le débit de fuite de 2 l/s/ha.

Les eaux pluviales provenant des voiries du site pouvant être potentiellement polluées par des hydrocarbures, seront toujours traitées (séparateurs hydrocarbures) avant rejet dans le milieu naturel (bassin d'infiltration). Les eaux pluviales des voiries, parkings et des cours camions seront dirigées vers les bassins d'infiltration des eaux de toitures après passage dans un séparateur d'hydrocarbures. La surverse de ces bassins sera dirigée vers les noues en bordure de propriété selon un débit de fuite de 2l/s/ha.

La rétention des eaux d'extinction sera assurée par les cellules du bâtiment, et les cours étanches des camions. En cas d'incendie, les eaux seront pompées par une société spécialisée pour être traitées dans une filière adaptée.

Les eaux usées du site seront traitées par une station d'épuration (STEP) installée sur le site. Cette station sera dimensionnée pour 250 personnes travaillant sur le site, soit la charge de 120 EH (Equivalent-Habitants).

Les eaux désinfectées de la STEP seront rejetées vers le bassin d'infiltration du site. Les rejets du site sont estimés à environ 19 m<sup>3</sup>/j. Les effluents sanitaires générés par le projet ne contiendront aucun produit dangereux ou toxique pour l'environnement.

L'entrepôt sera lavé au moyen de machines de type auto-laveuses. Les eaux de lavage collectées dans ces machines seront rejetées avec les eaux usées sanitaires et seront traitées sur la STEP du site. Ces eaux contiennent principalement des matières en suspension. Les produits de lavage seront choisis afin de ne pas engendrer de pollution des eaux de lavage rejetées.

Les liquides dangereux présents sont les liquides de batterie de chariots élévateurs, le carburant des groupes sprinkler, l'huile des transformateurs (le cas échéant).

Les locaux de charge comprendront une rétention intégrée au dallage avec forme de pente et puisard de collecte.

Le carburant du groupe de pompes sprinkler, sur-presseur incendie et des groupes électrogènes sera stocké dans des réservoirs aériens sur rétention ou enterrés double paroi avec détection de fuite. Les opérations de distribution et de dépotage seront réalisées sur une surface étanche dans des zones équipées de kits anti-pollution.

Si les transformateurs choisis contiennent de l'huile comme diélectrique, ils seront installés sur rétention.

Pour limiter l'impact du chantier sur l'environnement, les mesures suivantes seront mises en place :

- Limitation de la quantité des produits dangereux présents sur le chantier et stockage sur rétention ;
- Stationnement des véhicules vers une zone dédiée,
- Création des bassins de récupération des eaux de pluie au plus tôt dans la phase chantier.

#### **2.2.3.5. Air**

Une détection d'hydrogène sera installée dans le local de charge des chariots. La charge des chariots sera asservie à la détection permettant l'arrêt de la charge en cas de dépassement des seuils.

Les chaudières et installations de combustion feront l'objet d'un entretien régulier. Une société spécialisée sera chargée de la maintenance des installations de combustion. Des contrôles réguliers des rejets atmosphériques en sortie de cheminées seront réalisés par un prestataire agréé.

Afin de réduire les rejets atmosphériques liés aux poids-lourds, les mesures suivantes seront prises :

- les moteurs de tractions des camions seront à l'arrêt pendant les périodes de chargement / déchargement,
- la vitesse de circulation sera réduite.

Les installations de refroidissement seront exploitées conformément à la réglementation.

Les rejets atmosphériques en phase chantier seront constitués des gaz d'échappement des véhicules. Les mesures en place seront la limitation de la vitesse de circulation et l'arrêt des moteurs lorsque leur fonctionnement n'est pas nécessaire.

#### **2.2.3.6. Sols**

Les mesures suivantes ont été mises en place afin d'empêcher la pollution des sols :

- mise sur rétention de l'ensemble des produits susceptibles de générer une pollution de l'eau et des sols. Cette mesure est appliquée aux réservoirs de fioul domestique et à l'huile des transformateurs le cas échéant,
- rétention des eaux incendie dimensionnée afin de contenir l'ensemble des eaux d'extinction d'incendie.

#### **2.2.3.7. Bruit**

L'impact acoustique du site sera réduit en raison des points suivants:

- la vitesse de circulation réduite des camions sur le site,
- l'installation dans un local dédié des groupes sprinkler,
- l'utilisation uniquement en journée des compacteurs et type de matériaux compactés (emballages plastiques et cartons) adapté,
- l'implantation dans des bâtiments des groupes sprinkler, surpresseur incendie et groupes électrogènes
- le capotage des groupes froids,
- l'absence de sirènes périodiques,
- l'arrêt des moteurs de traction durant les opérations de chargement / déchargement,
- les distances par rapport aux tiers, les habitations étant elles-mêmes éloignées d'environ 850m.

#### **2.2.3.8. Déchets**

Les déchets non dangereux seront triés et stockés dans des bennes.

Les déchets valorisables seront repris par un professionnel de la récupération, pour être triés et mis en lots, ou directement envoyés en recyclage (papeterie, transformation du plastique...).

Peu de déchets dangereux seront générés par le site. Les batteries et huiles seront stockées sur bac étanche. La vidange et le nettoyage du séparateur d'hydrocarbures seront réalisés annuellement par une entreprise spécialisée.

#### **2.2.3.9. Énergie**

Les chariots de manutention sont étudiés au stade de la conception pour limiter leur consommation énergétique.

Les bureaux et locaux sociaux seront isolés thermiquement.

Les façades et les toitures des cellules de stockage seront isolées thermiquement.

Les cellules à température dirigées seront équipées d'une isolation renforcée.

#### **2.2.3.10. Espèces protégées**

Pour les travaux, les périodes de terrassement seront choisies en dehors de période de nidification. Les espèces d'oiseaux identifiées sont mobiles et pourront échapper aux travaux dans des milieux de report présent autour du site.

Dans la mesure du possible, le réseau écologique constitué par les haies et franges herbacées devra être préservé dans le cadre de l'aménagement ou sera recréé.

Afin d'éviter les impacts des travaux sur les espèces présentes sur le site, les travaux sur les bordures de chemin seront limités. Lors de la phase de travaux, toutes précautions seront prises afin de limiter au maximum les dérangements ou perturbation de ces habitats.

Aucun travaux ne sera réalisé de nuit afin d'éviter les nuisances pour les chiroptères potentiellement présents. Les espaces verts et les clôtures ne présenteront pas un impact à leur passage.

En phase d'exploitation, des espaces verts seront maintenus.

Des espèces végétales locales seront choisies pour créer des milieux favorables.

L'éclairage sera orienté pour limiter l'éclairage nocturne des espaces naturels.

#### **2.2.3.11. Santé**

L'ensemble des mesures prises dans le cadre de la réalisation du projet de bâtiment logistique, pour en réduire les nuisances éventuelles sur l'environnement, va dans le sens d'une diminution des risques pour la santé humaine.

#### **2.2.3.12. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus**

L'Arrêté préfectoral n° 2016/DRIEE/UD77/107 du 23 novembre 2016 impose des prescriptions complémentaires à la société REP exploitantes du site de stockage de déchets non dangereux ultimes située sur les communes de FOUJU et MOISENAY.

Cet arrêté prévoit la modification du phasage d'exploitation du site de stockage de déchets non dangereux ultimes et donne des précisions sur les références cadastrales d'emprise du centre de stockage et de la bande d'isolement de 200m autour du site.

Cependant, cela n'a pas d'impact sur le projet et il n'y a pas de risque d'effet dominos entre les établissements de par leurs activités.

La société PRD propose un ensemble de mesures afin de limiter les impacts du projet sur l'environnement du site.

La déviation de la RD 57 permettra de limiter l'impact du trafic routier sur le hameau des Bordes et la mise en place du giratoire au niveau du carrefour de la RN 38 et de la RD 57 semble indispensable pour fluidifier un carrefour qui sature aux heures de pointe. Toutefois, l'étude d'impact aurait mérité de développer davantage le volet relatif à la desserte routière de la plate-forme logistique, de la capacité actuelle de la chaussée à supporter ce trafic et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

En outre, cette demande de déviation, actuellement en cours d'instruction, n'a pas abouti.

L'étude d'impact ne présente pas de mesure de compensation à la consommation de terres agricoles.

Hormis le transport et la consommation de terres agricoles, les mesures proposées afin de limiter les impacts du projet sur l'environnement du site semblent proportionnées aux enjeux identifiés.

### **3 Étude de dangers**

#### **3.1 Identification et caractérisation des potentiels de dangers et de leurs conséquences**

Les principaux potentiels de dangers sont identifiés et caractérisés (le stockage de matières combustibles, les installations fonctionnant au gaz naturel, les ateliers de charge d'accumulateurs, les fluides frigorigènes,...).

Les retours d'expérience liés aux accidents sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables ont été recensés.

Aucun effet domino depuis les installations proches n'a été porté à la connaissance de la société PRD.

L'étude de dangers permet une bonne appréhension de la vulnérabilité du territoire concerné par les installations dans la mesure où les enjeux sont correctement décrits (i.e les personnes, biens, activités, éléments du patrimoine culturel ou environnemental, menacés ou susceptibles d'être affectés ou endommagés.

L'analyse préliminaire des risques a permis d'identifier les événements redoutés centraux :

1/ Incendie d'une cellule de stockage de marchandises combustibles diverses

2/ Incendie généralisé de deux cellules adjacentes

3/ Explosion de la chaufferie

Pour les scénarios d'incendie, 2 types d'effets ont été considérés :

- les effets thermiques,
- les effets toxiques et l'impact sur la visibilité du panache de fumées.

Pour les scénarios d'explosion, les effets de surpression liés à l'explosion ont été pris en compte.

La modélisation de l'incendie d'une cellule de stockage de palettes type « 2662 » (matière plastique) montre que les flux de 5 et 3 kW/m<sup>2</sup> restent contenus au sein du site sauf pour les cellules C et B. Pour ces deux cellules, on observe un dépassement du flux de 5 kW/m<sup>2</sup> de l'ordre de 3 à 6 m des limites de propriété. Le flux de 3 kW/m<sup>2</sup> sort sans atteindre de voies (routière, ferrée ou fluviale), ni d'habitation.

Afin de réduire ce risque, il a été décidé de concevoir la couverture afin que celle-ci soit coupe feu pendant 2h sur une bande d'environ 6 m de large et sur toute la longueur de la cellule B et C. Ce dispositif n'est pas modélisable, cependant la mise en place d'une toiture



en partie coupe feu est susceptible de « reculer » le front de flamme et ainsi réduire d'autant la distance atteinte.

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du Code de l'Environnement.

### **3.2 Réduction du risque**

Les principales mesures de maîtrise des risques, identifiées lors de l'analyse des risques, sont listées ci-dessous :

- les murs coupe-feu permettant d'isoler les cellules entre elles, les bureaux et locaux techniques, et de limiter au maximum les flux thermiques rayonnés en cas d'incendie,
- le système de détection et d'extinction automatique d'incendie, ainsi que des moyens de 1ère intervention (extincteurs, RIA),
- le respect des règles de stockage (nature et quantité des produits stockés, respect des règles liées aux incompatibilités entre produits),
- les opérations de contrôle et de maintenance des chariots élévateurs et des installations électriques.

La société PRD a évalué les besoins en eau d'extinction incendie. Le débit requis est de 720 m<sup>3</sup>/h, pendant 2 h, soit 1440 m<sup>3</sup>.

Le site dispose d'un volume de rétention des eaux d'extinction incendie évalué à 2958 m<sup>3</sup>.

Le pétitionnaire a proposé les mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité d'occurrence du phénomène dangereux et/ou limiter les distances d'effet du phénomène dangereux par la mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques.


### **4 L'analyse du résumé non technique**

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact et dans l'étude de dangers.

### **5 Information, Consultation et participation du public**

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

Pour le Préfet de région, autorité environnementale,  
Le directeur régional et interdépartemental de  
l'Environnement et de l'Énergie empêché,  
L'adjoint au Chef de l'Unité Départementale

  
Bruno VERHAGHE

