



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-
France sur le projet de construction d'une plateforme
logistique situé à Montereau-sur-le-Jard (Seine-et-Marne)**

N°MRAe 2021 - 1693

SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur le projet de construction d'une plateforme logistique à Montereau-sur-le-Jard (77) et sur l'étude d'impact associée, datée de mars 2021. Il est émis dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation environnementale et de permis de construire, sollicitées par la société GEMFI, respectivement auprès du préfet de Seine-et-Marne et du maire de Montereau-sur-le-Jard.

Le projet prévoit la construction d'une plateforme logistique développant 140 366 m² de surface de plancher, sur une emprise de 20,4 ha. Il s'implante au sein de la zone d'aménagement concertée (ZAC) du « Tertre de Montereau », créée en 2016, sur des terres agricoles situées au sud de l'aérodrome de Melun Villaroche. Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n°2021/DRIEE/UD77/024 du 25 février 2021.

Cette zone d'activité économique a été créée en 2016. Elle a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale émis le 10 juin 2016. Cette étude d'impact a été actualisée en 2017 dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale. Un nouvel avis de l'autorité environnementale, portant sur l'étude d'impact actualisée de la ZAC, a été émis le 8 juin 2018.

L'établissement est destiné à entreposer des articles textiles et de consommation courante (vêtements, sacs, chaussures), ne présentant pas de risques particuliers et, dans une moindre mesure, des produits d'hygiène et de beauté pouvant présenter des risques spécifiques (oxydation, dégagement d'aérosols, etc.). L'entrepôt est soumis à autorisation au titre de la rubrique 1510 de la nomenclature relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), car avec un volume de stockage supérieur à 900 000 m³.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique que le projet engendre l'artificialisation de 20,4 ha de terres agricoles et 2 426 mouvements de véhicules par jour (poids lourds et véhicule légers).

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent l'artificialisation des sols et ses effets induits, le trafic routier et les pollutions associées, et les risques d'accident industriel liés aux incendies.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- présenter des perspectives montrant l'intégration paysagère du projet au regard du contexte proche et lointain ;
- quantifier pour chacune des voies étudiées, les réserves de capacités ;
- compléter l'étude d'impact par une étude sur les choix modaux des salariés actuels et futurs et expliciter les stratégies d'optimisation de la répartition multimodale permettant d'offrir une alternative à l'usage de l'automobile individuelle ;
- présenter dans l'étude d'impact un bilan global des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet ;
- étudier les conséquences sur la santé des retombées de suies et préciser si l'implantation des panneaux photovoltaïque sur la toiture du bâtiment est prise en compte dans l'étude de dangers et sur la sécurité du site en cas d'incendie.

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

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie pour avis dans le cadre des demandes d'autorisation environnementale et de permis de construire, déposées par la société GMEFI, pour une l'implantation d'une plateforme logistique à Montereau-sur-le-Jard (Seine-et-Marne).

Cette saisine étant conforme au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception à la date du 3 avril 2021. Conformément au II de cet article, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

La MRAe s'est réunie le 3 juin 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur le projet précité.

Conformément aux dispositions 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 par courrier daté du 9 avril 2021.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui à la MRAe, et sur le rapport d'Éric Alonzo coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres 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.

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.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
2 Contexte et présentation du projet.....	5
3 Analyse des enjeux et impacts environnementaux.....	9
3.1 Artificialisation des sols et effets induits.....	9
3.2 Déplacements et émissions associées.....	12
3.3 Risques d'accidents industriels liés aux incendies.....	13
4 Justification du projet retenu et variantes envisagées.....	14
5 Information, consultation et participation du public.....	15

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 Montereau-sur-le-Jard (77), qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 1°.a et 39°.a¹), a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n°2021/DRIEE/UD77/024 du 25 février 2021.

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 Montereau-sur-le-Jard dans le cadre de demandes d'autorisation environnementale et de permis de construire. Il porte sur l'étude d'impact datée de mars 2021².

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.

2 Contexte et présentation du projet

Le projet s'implante à Montereau-sur-le-Jard, à proximité de l'aérodrome de Melun Villaroche, au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du « Tertre de Montereau » (figure 1). L'emprise foncière du projet est de 20,4 ha, sur des terres agricoles³, à l'est d'installations commerciales et industrielles construites au sein de la ZAC. Le site est notamment desservi par les autoroutes A105 et A5, au sud et à l'ouest du projet et plus particulièrement bordé par les routes départementales RD57 et RD3.

La création de la ZAC du « Tertre de Montereau » a été approuvée par la communauté d'agglomération Melun Val de Seine en 2016⁴. Cette opération d'aménagement prévoit d'accueillir des activités économiques après viabilisation, à terme, de 44 ha de terres agricoles.

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°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à la procédure de cas par cas : 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 comprise entre 10 000 et 40 000 m² ainsi que les Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m². Cette rédaction est issue du décret n°2020-1169 du 24 septembre 2020 modifiant la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021

2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

3 Parcelles de terres arables qui ne sont plus cultivées depuis 2018.

4 La CAMVS a confié, par délibération du 19 septembre 2016, une concession d'aménagement de 10 ans à la SPL « Melun Val de Seine Aménagement », pour concrétiser ce vaste projet de développement économique.

Elle a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale (préfet de région) émis le 10 juin 2016, dans le cadre de la procédure de création de la ZAC. Cette étude d'impact a été actualisée en 2017 dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale. Un avis de la mission régionale d'autorité environnementale a été émis dans ce cadre le 8 juin 2018.

Deux modifications successives du plan local d'urbanisme (PLU) concernant la ZAC du « Tertre de Montereau » et ses abords ont été engagées par la commune de Montereau-sur-le-Jard en 2020 (modification n°2 du PLU) et 2021 (modification n°3 du PLU⁵). Ces procédures visaient :

- en 2020, à permettre la création d'une station d'épuration des eaux usées au nord de la ZAC et devant traiter ses effluents, notamment en classant une partie de la zone à urbaniser à long terme (2AU) en zone urbaine destinée à accueillir des équipements publics (UE) ;
- en 2021, à faciliter le développement d'entreprises au sein de la ZAC, notamment en modifiant certaines règles de construction applicables aux entrepôts dans la zone à urbaniser à court terme et destinée à accueillir des activités économiques (Aux) : levée de la limitation de la surface de plancher, augmentation des hauteurs et instauration de prescriptions relatives aux panneaux solaires au niveau des toitures.



1: PLAN DE SITUATION DE LA ZAC DU « TERTRE DE MONTEREAU » (PIÈCE 13 ÉLÉMENTS GRAPHIQUES – PC 1)



2: PLAN DE SITUATION DU PROJET DE PLATEFORME LOGISTIQUE DE LA SOCIÉTÉ GEMFI (PIÈCE 13 ÉLÉMENTS GRAPHIQUES – PC 1)

Le projet prévoit la construction d'une plateforme logistique de 140 366 m² de surface de plancher, d'un volume estimé de l'ordre de 2 000 000 m³, divisé en onze cellules en vue de stocker, trier, acheminer, préparer et

⁵ Cette procédure a fait l'objet d'un examen au cas par cas et a donné lieu à la décision de dispense n°MRAe 2021-6110 du 10 février 2021

expédier des marchandises. Il est prévu que la plateforme logistique accueille 2 000 emplois en phase d'exploitation.

Le projet comprend la réalisation d'un bâtiment d'entreposage, objet du présent dossier, et des installations nécessaires au fonctionnement de la plateforme (bureaux et locaux sociaux, locaux techniques, poste de garde, etc.). Le bâtiment d'entrepôt (hors locaux techniques) présente une longueur de 433 m, une largeur de 242 m et une hauteur maximale (à l'acrotère du bâtiment) de 19,45 m⁶.

L'aménagement de quais et bassins de rétention des eaux de pluie et de sinistre (14 980 m³⁷), d'une aire de stationnement pour les véhicules légers (1 224 places) et d'une aire d'attente pour les poids lourds (40 places), est également prévu (p.108-112 et pièce complémentaire 2b).

Au total, sur une emprise de 204 020 m², les surfaces imperméabilisées couvrent de l'ordre de 172 000 m² (dont plus de 100 500 m² pour la seule emprise au sol du bâtiment) et les espaces verts et chemins stabilisés 31 890 m².

La livraison du site est prévue en 2023 et le démarrage de l'activité à compter de 2024.



FIGURE 3: VISUEL DE L'INSERTION DU PROJET DANS LE PAYSAGE (P. 156)



FIGURE 4: VISUEL DE L'INSERTION DU PROJET DANS LA ZAC (P. 162)

6 Compte tenu des contraintes de la PSA de l'aérodrome de Melun-Villaroche, la partie Nord de la cellule 1A est limitée à une hauteur libre de 15,00 mètres

7 Dont 2 400m³ d'eau de toitures nord, 2 700m³ d'eau de toitures sud, 1 360m³ d'eau dans les quais et 8 520m³ dans le bassin d'orage étanche enterré (cf. p. 105 à 112).

Compte tenu des types de produits et des quantités stockés, le projet de plateforme logistique n'est pas concerné par la directive Seveso. Il est en revanche soumis à autorisation au titre de la rubrique 1510 de la nomenclature ICPE, du fait d'un volume de stockage supérieur à 900 000 m³.

L'établissement est destiné à entreposer des articles textiles et de consommation courante (vêtements, sacs, chaussures), ne présentant pas de risques particuliers et, dans une moindre mesure, des produits d'hygiène et de beauté pouvant présenter des risques spécifiques (oxydation, dégagement d'aérosols, etc.).

La liste des produits concernés est présentée au chapitre 1.3.2 de l'étude de dangers.

Le dossier liste les rubriques ICPE correspondant aux produits de beauté susceptibles d'être accueillis dans la cellule 1A, dédiée à cet effet et située au rez-de-chaussé de la plateforme, avec l'indication des quantités maximales pouvant être stockées. Les autres cellules n'ont pas vocation à accueillir des produits présentant des risques spécifiques pour l'environnement.

Produits de beauté	Nombre d'équivalents palettes	Volume	Quantité
Produits dangereux pour l'environnement Rubriques 4510/4511	20 palettes	-	10 tonnes
Produits oxydants Rubriques 4440/4441	10 palettes	-	1,9 tonne
Solides inflammables Rubrique 1450	1 palette	-	49 kg
Générateurs aérosols Rubrique 4320	70 palettes	-	14 tonnes
Liquides inflammables Rubrique 4330	5 palettes	0,9 m ³	0,9 tonne
Liquides inflammables Rubrique 4331	245 palettes	49 m ³	49 tonnes
TOTAL	331 palettes	49,97 m³	65,8 tonnes

5: TYPES DE PRODUITS DE BEAUTÉ RÉPONDANT À UNE NOMENCLATURE ICPE ET QUANTITÉS ASSOCIÉES (P. 49 DE L'ÉTUDE DE DANGERS)

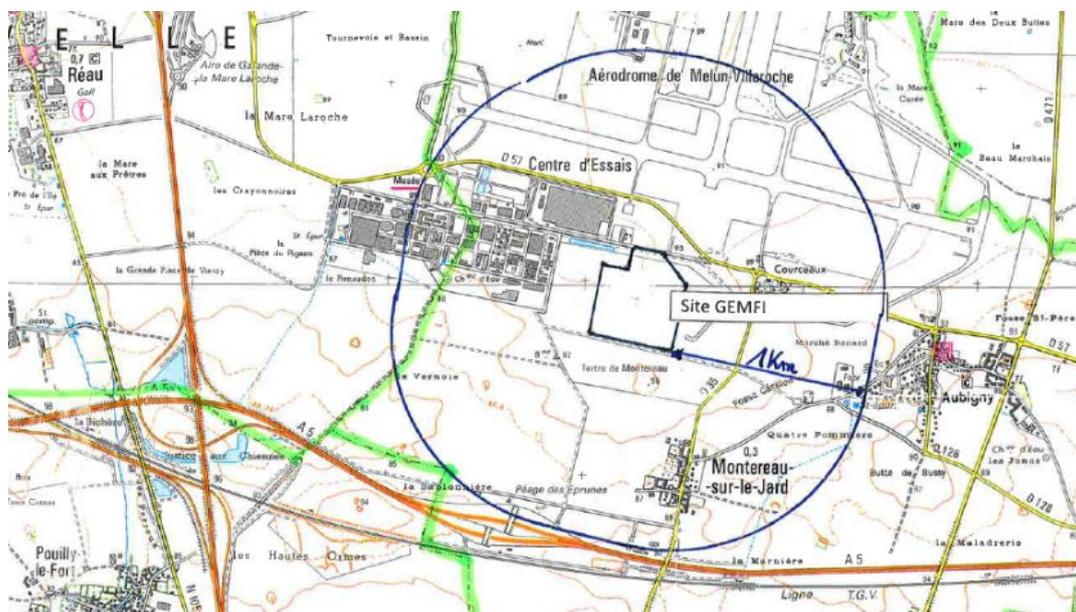
L'étude d'impact présentée par la société GEMFI répond aux exigences de complétude définies à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Cette étude est globalement de bonne qualité et les différentes informations relatives aux incidences du projet sont présentées de façon claire. Elle souffre cependant d'un manque d'illustration et plusieurs légendes sont illisibles (par exemple, p. 48 et 163). Elle mériterait d'être complétée par une présentation du calendrier prévisionnel détaillé de réalisation du projet de plateforme logistique incluant la phase travaux et les premiers mois de la phase d'exploitation.

Le périmètre d'étude retenu par le maître d'ouvrage correspond, conformément à la réglementation relative aux ICPE, au rayon minimum d'affichage de l'enquête publique (un kilomètre à compter de la partie classée) et englobe celui de la ZAC du « Tertre de Montereau » (figure 7 ci-après).

La MRAe note que ce périmètre couvre l'essentiel de la commune de Montereau-sur-le-Jard (centre-bourg, hameau des Courceaux et pôle d'activité de la société Safran Aircraft Engines) et concerne, de façon plus marginale, une partie de la commune du Réau (77). Ce périmètre étant partiellement étendu aux grandes

infrastructures à proximité du site (servitudes aéroportuaires pour l'analyse des impacts paysagers et axes routiers pour l'analyse des impacts sur le trafic).

Certains enjeux identifiés dans l'étude d'impact et rappelés ci-après dans la partie 3 du présent avis, méritent en outre d'être approfondis.



6: PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE ET D'AFFICHAGE DANS UN RAYON DE 1 KM AUTOUR DU PROJET (ANNEXES DU DOSSIER)

3 Analyse des enjeux et impacts environnementaux

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

- l'artificialisation des sols et les effets induits
- les déplacements et les émissions associées
- les risques d'accidents industriels liés aux incendies

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 et effets induits

Le projet entraîne la consommation d'espaces agricoles sur 20,4 ha et l'artificialisation des sols par la création d'aires d'attente et de stationnement, ainsi que d'un bâtiment intégrant les cellules de stockage, les bureaux, locaux sociaux et techniques. Le bâtiment projeté est de plain-pied et occupera une surface de 104 786 m². Une surface à laquelle s'ajoute notamment celles des aires d'attente des poids lourds (40 places) et de stationnement des véhicules légers (1 224 places).

➤ Les fonctionnalités des sols

L'imperméabilisation de parcelles arables altèrent notablement leurs valeurs fonctionnelles pédologiques et biologiques. Ces impacts pourraient pourtant être évités, réduits voire compensés, au-delà des mesures déjà définies à l'échelle de la ZAC, par exemple en réduisant la surface réservée au stationnement des salariés par une offre de déplacement alternative à l'automobile (voir 3.2. du présent avis). À tout le moins, ils doivent être analysés au stade de l'étude d'impact.

La MRAe recommande de présenter des mesures qui permettent de réduire ou de compenser les impacts, liées à l'artificialisation, sur les fonctionnalités pédologiques et biologiques des sols.

➤ La biodiversité

Il est admis qu'un sol fonctionnel peut être le support d'une certaine biodiversité, alors qu'un sol qui ne l'est pas, car imperméabilisé, serait très limitant pour le développement ou le maintien de la biodiversité à moyen et long termes.

La MRAe note cependant que l'emprise du projet ne présente aucune sensibilité environnementale particulière. Aucun élément protégé, patrimonial ou remarquable sur le plan écologique n'ayant été recensé dans le périmètre d'étude. Le maître d'ouvrage du projet conclut ainsi que « *aucun impact brut sur la faune, la flore ou les habitats ne sera induit par le projet [...] les mesures d'évitement ne se justifient donc pas* » (p. 208). L'étude complémentaire, réalisée au printemps 2021, montre que les observations sont globalement similaires à celles qui avaient été faites précédemment, à l'exception de celles concernant l'avifaune nicheuse. En effet, l'étude précise que l'enjeu relatif à l'avifaune, initialement qualifié de « faible à modéré », doit être requalifié de « modéré à fort » en raison de l'évolution de la classification d'une espèce déjà observée sur le rapport de 2017, le Bruant Proyer, dont la classification en Île-de-France a évolué entre la date du rapport initial et la mise à jour 2021. Néanmoins, le maître d'ouvrage considère que cette évolution de la classification de l'enjeu avait été déjà prise en compte dans l'étude d'impact.

La MRAe observe effectivement que le maître d'ouvrage définit ensuite des mesures de réduction des impacts du projet sur les fonctionnalités écologiques du site (p. 208 à 215). Celles-ci consistent notamment à adapter le phasage du chantier en fonction des périodes de nidification, à aménager des talus plantés de haies bocagères autour du site, à réduire la pollution lumineuse et à mettre en place une gestion différenciée des espaces verts. Ces mesures sont présentées de façon précise dans le dossier et paraissent proportionnées aux enjeux d'ores et déjà identifiés, selon la MRAe, mais elles devront le cas échéant être adaptées ou renforcées compte tenu de l'étude faune-flore restant à produire.

Ainsi, la MRAe considère que les mesures présentées permettent d'établir avec certitude que les composantes de la biodiversité dite « ordinaire⁸ » sont également considérées par le maître d'ouvrage.

Néanmoins, compte-tenu de l'importance de l'artificialisation de la parcelle, la MRAe relève la relative faiblesse des mesures de réduction, voire de compensations qui permettraient de retrouver certaines fonctions écologiques, comme, par exemple, mise place d'une toiture végétalisée.

La MRAe recommande de :

- compléter l'étude d'impact par l'étude faune/flore exigée par la réglementation et de présenter les conséquences qui en résulte pour le projet ;
- de renforcer les mesures de compensation écologique, notamment par une végétalisation de la toiture du bâtiment.

➤ Le paysage

Les impacts sur le paysage sont certains, toutefois le projet s'insère dans une zone d'activité, en prolongement des bâtiments déjà réalisés : entre le pôle d'activité de la société Safran Aircraft Engines à l'ouest et le bâtiment de La Poste à l'est.

⁸ Caractérisant l'ensemble des espèces abondantes dans un écosystème donné.

Le dossier rend compte des mesures prises par le maître d'ouvrage pour favoriser l'intégration paysagère de l'entrepôt et prendre en compte notamment les servitudes d'utilité publique existantes relatives aux monuments historiques et aux lignes électriques, ou en projet concernant le dégagement aéronautique.

La MRAe souligne la qualité de la conception des aménagements extérieurs. Elle porte principalement sur quatre points : le maillage des allées piétonnes et pistes cyclables, l'aménagement du parking en pavés herbés et traversé par des noues plantées, la recherche de grandes surfaces plantées « d'un seul tenant » qui permettent le développement d'une végétation multi-strates ainsi que la conception des lisières, notamment en périphérie, en lien avec les aménagements sur l'espace public (au nord-est et à l'est voir fig. 7). Toutefois la MRAe considère que l'étude d'impact explicite insuffisamment le « parti d'aménagement paysager », au-delà des éléments graphiques (p. 163 et suivantes). Par ailleurs, si à la page 38 du résumé de l'étude d'impact, la reproduction du « plan des espaces paysagers » (dont la légende est illisible) est sourcée : « notice paysagiste – Sensomoto Paysagistes », cette notice ne figure pas sous ce nom dans le dossier et est incluse dans un fichier unique de 518 pages⁹. Elle est donc difficilement accessible pour le public.



FIGURE 7: « LISIÈRE VOIE VERTE », COUPE FIGURANT, À GAUCHE, LA CONTINUITÉ ENTRE LES AMÉNAGEMENTS DU PROJET ET L'ESPACE PUBLIC DE LA RD 35) AINSI QUE LE PROSPECT DU BÂTIMENT, À DROITE (P. 168).

En revanche, l'étude d'impact ne présente aucune perspective d'insertion paysagère du projet dans son contexte proche et lointain. Le dossier de permis de construire contient des documents situant le « terrain » (PC 7 : « situation du terrain dans l'environnement proche » et PC 8 : « situation du terrain dans le paysage lointain » (PC 8) mais ils ne montrent que l'état existant.

La MRAe recommande de :

- présenter des vues perspectives à hauteur d'homme du projet dans son contexte proche (depuis l'espace public qui le longe et lointain ;
- présenter de manière plus explicite et approfondie le parti d'aménagement paysage dans l'étude d'impact.

⁹ Ce document s'intitule « PC 4-3 Cahier des intentions paysagères » et figure parmi les « pièces écrites » de la « demande de permis de construire » (p. 141-154).

➤ L'assainissement des eaux

Le dossier indique que la station d'épuration des eaux usées, projetée au nord de la ZAC et dont la création est rendue possible par la modification n°2 du PLU, ainsi que les systèmes d'infiltration des eaux pluviales intégrés au projet, ont été conçus de façon à permettre les activités de l'extension de la zone d'activité dont l'implantation de ce projet.

3.2 Déplacements et émissions associées

Le projet engendre un trafic routier supplémentaire conséquent (2 426 mouvements de véhicules par jour, deux sens confondus). Il s'implante en outre dans un secteur où la circulation est déjà importante en heure de pointe. L'étude de trafic réalisée par le maître d'ouvrage comporte un diagnostic de l'état actuel du trafic et une analyse prospective. L'étude présentée s'avère complète et reflète les particularités de l'exploitation de ce type de plateforme logistique et de ses impacts sur la circulation routière. En revanche, elle ne comporte pas d'éléments relatifs à la phase de chantier.

L'étude de trafic est très détaillée et permet d'appréhender le projet et ses impacts dans leur globalité. De plus, elle intègre et actualise les données de trafic à l'échelle de la ZAC du « Tertre de Montereau ».

Selon l'étude de trafic, les réserves de capacité restent positives sur les voies. Toutefois, l'étude indique qu'« afin de permettre la meilleure intégration des flux générés par le projet », des projets d'aménagements de carrefours environnants doivent être réalisés par le Conseil départemental de Seine-et-Marne (p. 144-150), notamment au niveau de la RD57. Ils seraient susceptibles de fluidifier les trafics et de prévenir la congestion du réseau routier. La réalisation de ces aménagements est d'ailleurs programmée dans un calendrier compatible avec celui du démarrage de l'exploitation de la plateforme logistique, à horizon 2024-2025 (p. 150).

Les diverses modalités de déplacement qui peuvent être retenues pour rejoindre le site, notamment via les réseaux de transports publics ou privés existants et les dispositifs privatifs à développer (système de navette propre) sont décrites dans le dossier. Il apparaît néanmoins, au vu des éléments fournis, que la desserte en transports en commun n'est pas suffisamment adaptée pour répondre au besoin du projet (accueil des 2 000 employés notamment). Les possibilités de mutualisation des navettes avec les entreprises voisines sont insuffisamment développées. Le dossier mentionne une étude engagée par Île-de-France Mobilités sur la desserte en transport collectif du site, qui prend en compte les besoins générés par le projet et qui vise le renforcement de l'offre. Un premier rendu est « prévu pour mi-2021 » (p. 151).

Enfin, malgré la bonne prise en compte des déplacements à vélo au sein de la ZAC et de la parcelle (45 places de stationnement sur site et pistes cyclables), la situation du projet, sans gare ni quartiers d'habitation importants à proximité, limite de fait la pratique des modes actifs, alternatifs à l'usage de l'automobile.

Pour la MRAe, compte tenu du nombre très importants de salariés du site (plus de 2 000 en période de pointe), l'étude d'impact doit comporter une étude précise de choix modaux des salariés et des possibilités d'amélioration de la répartition.

Une augmentation significative des émissions atmosphériques (pollutions, bruit et gaz à effet de serre) est donc attendue. Le maître d'ouvrage conclut pourtant à l'absence d'impact significatif sur « *le climat et les microclimats locaux* » (p. 118) ou sur la santé humaine (p. 184). De mesures d'évitement et de réduction sont toutefois définies, mais uniquement centrées sur l'exploitation du bâtiment (chauffage à partir d'électricité décarbonée, optimisation des transports de colis, etc.). La MRAe observe en outre qu'aucun bilan carbone et énergétique n'est produit, alors que les plateformes logistiques de ce type sont particulièrement consommatrices d'énergie, notamment carbonée, principalement en raison du trafic routier qu'elles engendrent.

La MRAe recommande de :

- quantifier, pour chacune des voies étudiées, les réserves de capacité notamment au niveau des carrefours situés à proximité des accès à la zone ;
- compléter l'étude d'impact par une étude des choix modaux des salariés (actuels et futurs) et des stratégies d'optimisation de la répartition multimodale au regard des pollutions atmosphériques et du coût énergétique produites par les déplacements automobiles ;

- réaliser un bilan carbone et énergétique du projet de plateforme logistique, qui prenne en compte les opérations d'aménagement et de construction (dont les aménagements routiers environnants liés au projet), les déplacements individuels, le trafic de marchandises, ainsi que l'approvisionnement et les consommations énergétiques des installations en phase d'exploitation.

Elle recommande par ailleurs au maire de préciser l'amélioration de la desserte en transport collectif de la zone compte-tenu de la présence d'environ 2000 salariés supplémentaires.

3.3 Risques d'accidents industriels liés aux incendies

L'activité consiste à stocker, trier et préparer des livraisons de produits divers, généralement de grande consommation. Cette activité ne met pas en jeu de procédés industriels complexes.

L'étude de dangers a été conduite conformément à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées. À ce titre, elle expose les phénomènes dangereux que les installations sont susceptibles de générer en présentant, pour chaque phénomène, les informations relatives aux classes de probabilité d'occurrence, aux distances d'effets, et au caractère lent ou rapide des phénomènes mentionnés.

➤ La sélection des risques

Les potentiels de dangers des installations ont été identifiés et caractérisés par le maître d'ouvrage. Le retour d'expérience lié aux accidents sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables a été réalisé. Le maître d'ouvrage a retenu trois types d'accident majeur, d'origine interne, pour ce projet : l'incendie généralisé d'une cellule, la propagation d'un incendie à plusieurs cellules et la pollution des milieux. Les risques associés à ces événements et qui ont été étudiés par le maître d'ouvrage sont liés : aux rayonnements thermiques, aux fumées toxiques et aux eaux d'extinction d'un incendie. D'autres risques, d'origine externe, sont identifiés mais n'ont pas été retenus, car la probabilité de leur occurrence a été jugée comme étant non significative. C'est notamment le cas du risque de chute d'aéronef (p. 69 de l'étude de dangers), l'éblouissement susceptible d'être généré par les panneaux photovoltaïques situés sur la toiture du bâtiment étant pris en compte dans l'étude et évalué comme un facteur de risque non déterminant.

➤ Les rayonnements thermiques

Les différents types d'accident retenus font ensuite l'objet d'une caractérisation détaillée. Des mesures de prévention organisationnelles et de protection sont alors définies. Elles concernent notamment la réalisation de contrôle périodique, l'implantation de murs coupe-feux et d'écrans thermiques. 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 car trop superficielles.

D'après l'étude de danger (p. 145), la plateforme logistique est conçue de telle sorte qu'aucun flux thermique supérieur au seuil de 3 kW/m² n'affecte significativement les bâtiments de tiers. Cependant, le flux thermique généré par un incendie est susceptible d'atteindre, côté ouest, 2 250 m² du terrain de la société Safran Aircraft Engines. Compte tenu des caractéristiques des enjeux recensés sur les terrains riverains du projet, la présence permanente en moyenne de 2,25 personnes dans la zone affectée par ces effets a été considérée pour apprécier les dangers et dimensionner les mesures de protection. Le maître d'ouvrage précise toutefois que la hauteur à l'acrotère des bâtiments concernés étant de 9 m, la modélisation réalisée donne des distances d'effets supérieures à ce qui devrait être réellement observé en cas de survenance d'un tel événement.

➤ Les fumées toxiques

Le risque de pollution accidentelle de l'air est lié à un incendie provoquant une émission de fumées potentiellement toxiques. Des modélisations pour les produits combustibles divers, pour les liquides inflammables et les produits dangereux pour l'environnement ont permis d'évaluer la nature et la quantité de gaz toxiques

produits en cas d'incendie. D'après les résultats des modélisations, les fumées vont se disperser sans engendrer de risque significatif aux alentours ni à des distances élevées du site, puisque les concentrations seuils des effets létaux (décès) et irréversibles (blessures) ne sont pas atteintes. Par ailleurs, l'étude de danger indique que les sites voisins ne présentent pas de risque pour les personnes et les biens situés sur le site (résumé de l'étude danger, p. 23-24).

Concernant les suies, il est indiqué que compte-tenu de leur dispersion, elles n'engendreraient pas « de perte de visibilité significative pour les automobilistes aux alentours ni à des distances élevées du site » (résumé de l'étude danger, p. 24), toutefois la MRAE note que les conséquences éventuelles sur la santé de leurs retombées n'est pas étudiée.

➤ Les eaux d'extinction

Le risque de pollution accidentelle de l'eau ou des sols est essentiellement lié aux eaux d'extinction en cas d'incendie. Le besoin en rétention des eaux incendie de 6 300 m³ a été calculé selon le guide technique D9A. La rétention des eaux d'extinction incendie sera assurée :

- dans les quais (volume retenu 1 360 m³) pour un linéaire de quais de 580 m sans que la hauteur de stockage au point le plus haut ne dépasse 20 cm ;
- pour le reste (4 940 m³) dans le bassin étanche enterré de rétention des eaux pluviales de voiries.

En cas de sinistre, les eaux qui auront été stockées seront analysées. Si elles ne présentent pas de pollution, elles seront rejetées dans le réseau des eaux pluviales, si elles sont polluées, elles seront éliminées comme déchet dangereux par une société spécialisée.

La MRAE note enfin que des panneaux photovoltaïques ont vocation à être implantés sur la toiture du bâtiment. D'après l'étude d'impact, ces panneaux pourraient couvrir jusqu'à 100 % de la surface disponible en toiture, soit environ 30 000 m² (p. 199 et 233). Ils ont vocation à alimenter partiellement le site en électricité et à permettre le chauffage sur bâtiment. L'intégration d'un tel système de production d'électricité non carbonée au projet participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, rien ne permet à ce stade de garantir qu'une couverture totale sera autorisée par la Direction générale de l'aviation civile.

Pour la MRAE, les éventuelles conséquences induites par la présence de ces équipements doivent être prises en compte dans l'étude de danger et l'étude d'impact.

La MRAE recommande de :

- **développer l'évaluation des risques sur la santé des retombées de polluants issues de fumées toxiques ;**
- **préciser si l'implantation des panneaux photovoltaïque sur la toiture du bâtiment est prise en compte dans l'étude de dangers et sur la sécurité du site en cas d'incendie, et d'exposer pourquoi deux options d'implantation (sur la totalité de la toiture ou partielle, éparse) ne sont pas présentées.**

4 Justification du projet retenu et variantes envisagées

Le maître d'ouvrage justifie le choix du site d'implantation principalement sur la base des critères liés à la situation géographique et à la disponibilité des terrains. Il n'apporte toutefois pas d'éléments sur les possibilités alternatives à la consommation d'espaces agricoles. L'existence d'une ZAC dans ce secteur apparaît dès lors comme le seul argument en faveur de la localisation du projet à cet endroit.

À cet égard, la MRAE note que l'étude d'impact fait référence au SDRIF (p. 242), mais situe mal le projet. Ce dernier est au sud de l'aérodrome de Melun-Villaroche, dans un « secteur d'urbanisation conditionnée » et non dans un « secteur à fort potentiel de densification ». Le SDRIF détermine des conditions d'urbanisation pour ce secteur, qui sont liées notamment à la création d'une desserte adaptée en transports collectifs¹⁰. Le dossier ne

¹⁰ Par ailleurs, dans ses orientations générales, le SDRIF précise, à propos de Melun-Sénart, p. 123 : « Valorisé par le développement de Villaroche pour des activités de hautes technologies en lien avec le pôle de compétitivité Astech, ce territoire deviendra un nœud d'échanges avec la gare d'interconnexion sud LGV à Lieusaint ».

démontre pas que cette condition est remplie. La MRAe considère que ce point doit donc être clarifié dans le dossier.

La plateforme logistique est projetée sur une zone actuellement occupée par des terrains agricoles à urbaniser d'après le PLU. Or, dans les orientations réglementaires concernant l'emploi et l'activité 2.1 p. 26, le SDRIF énonce que « *la densification de l'existant est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles* » et que « *les nouvelles zones d'activités doivent minimiser la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels ainsi que leur impact environnemental et paysager* ».

Les orientations réglementaires en matière d'activité et d'emploi du SDRIF (2.1.2) indiquent que « *la localisation de nouvelles zones d'activités, notamment logistiques, doit privilégier les sites bénéficiant d'une desserte multimodale* ». Or, si le présent projet est bien desservi par les axes routiers, notamment avec la proximité immédiate de l'A5 et A5b, il n'y a en revanche pas de plateformes transports ferrés dédiées au fret. Enfin, concernant le déplacement des 2000 employés de l'entreprise, cette implantation n'offre guère d'autres possibilités que l'utilisation l'automobile comme souligné dans partie 3.2 du présent avis.

La MRAe recommande de :

- **actualiser l'étude d'impact pour localiser plus précisément le projet et développer les dispositions des pastilles d'urbanisation conditionnelles du SDRIF applicables au projet ;**
- **justifier davantage le besoin de surfaces logistiques dans ce secteur et de développer l'étude de solutions alternatives au regard de l'offre multimodales (pour le fret et les employés), en cohérence notamment avec les orientations du SDRIF.**

5 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique fourni dans le dossier donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

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

Fait et délibéré en séance le 3 juin 2021 où étaient présents :

Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-Jacques LAFITTE, Jean-François LANDEL,
Ruth MARQUES, François NOISSETTE, Philippe SCHMIT, président.