



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur le projet de plate-forme logistique
de la Société FM France
à Vernouillet (28)
Autorisation environnementale
Permis de construire**

n°2021-3205

I. Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visioconférence le 2 avril 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plate-forme logistique de la Société FM France à Vernouillet (28).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Le COZ, Sylvie BANOUN et Corinne LARRUE.

Chacun des membres délibérants 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.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie du dossier de demande d'avis.

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

Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il a été transmis par le porteur de projet. Cette précision vaut pour l'ensemble du document et ne sera pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaîtra dans le corps de l'avis.

À noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique et jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

En outre, une transmission de la réponse à la DREAL serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projet.

II. Contexte et présentation du projet

La société FM France prévoit la construction et l'exploitation d'une plate-forme logistique au sein de la ZAC « Porte Sud » à Vernouillet, dans le département d'Eure et Loir.

Cette plate-forme logistique représentera, à terme, une surface de près de 70 000m², pour un volume de l'ordre d'un million de mètres cubes (986 593 m³, assurant le stockage de 122 405 palettes). Elle sera dédiée au stockage d'une grande diversité de produits : alimentaires, frais, de grande consommation (électroniques, produits ménagers...), matières premières (cartons, plastiques...), alcools, charbon, aérosols, parfums... Compte-tenu de la nature et des quantités des produits susceptibles d'être présents, la plate-forme relèvera du statut « Seveso » seuil haut.

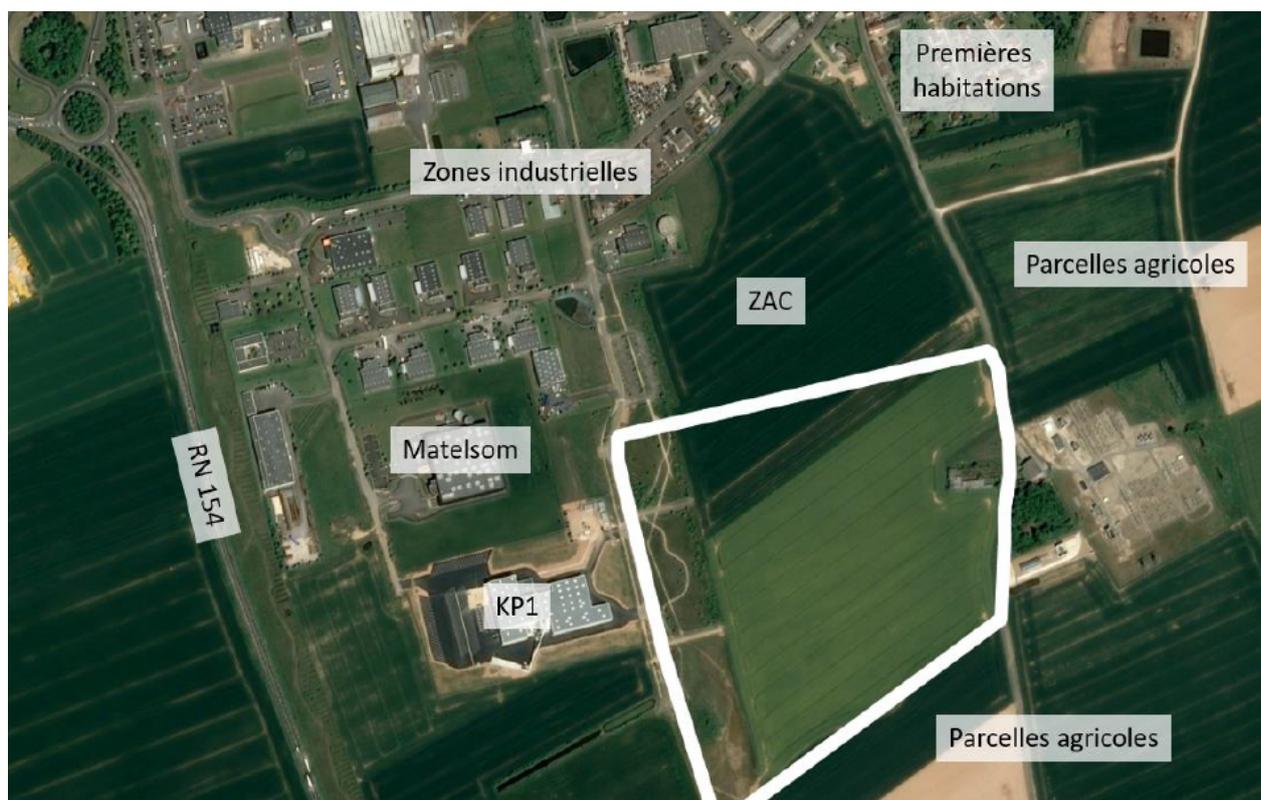


Illustration : Environnement du projet à l'échelle de la ZAC (Source : description, page 8)

Le site est entouré au nord et à l'ouest par la ZAC « Porte Sud ». Une partie ouest en est déjà occupée, le reste et la partie nord sont inoccupés. Au sud, le terrain est bordé de terrains agricoles et à l'est, par le chemin de Blainville (RD309.3), une friche industrielle ainsi qu'un poste de transformation électrique.

Les habitations les plus proches se situent à plus de 250 m au nord-est du terrain. Les ERP (établissements recevant du public) les plus proches sont une station service et un salon de coiffure, à environ 340 m du terrain.

Le site FM France est accessible directement par la rue Jean Bertin en limite ouest du site du projet. Un second accès, utilisable seulement par les services de secours, est présent, en limite est, sur le chemin de Blainville (RD309.3). La RN154

passé à proximité immédiate du site (moins de 500 m). Un projet de bretelle d'accès pour accéder à la ZAC par le sud est en réflexion. Si ce projet se concrétise, un accès direct entre la RN154 et la rue Jean Bertin existera, pour les camions qui arriveront du sud (de Chartres ou Orléans). Depuis le nord, l'accès passe par les zones industrielles du Sud de l'agglomération de Vernouillet.

Le projet comprend en particulier la création de :

- la plate-forme. Pour cette dernière, deux configurations sont possibles :
 - cinq cellules entre 1 500 et 9 800 m² et deux zones de quais,
 - neuf cellules entre 7 000 et 9 800 m² ;
- trois salles de charge des batteries des engins de manutention ;
- une déchetterie, deux chaufferies et un atelier de maintenance ;
- deux cuves aériennes de stockage d'eau : une pour le sprinklage¹ et une pour les poteaux incendie ;
- un poste de garde et des bureaux et locaux sociaux ;
- locaux techniques ;
- un bassin de rétention de 5 084 m³ permettant de récupérer les eaux de pluie et les eaux éventuellement polluées en cas d'accident et une noue d'infiltration permettant d'infiltrer une partie des eaux pluviales de toiture ;
- deux parkings².

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être affectés par le projet et leur importance au regard de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Les enjeux les plus forts sont développés dans l'avis.

Du fait de la nature du projet, les principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine concernent :

- le trafic routier ;
- les nuisances sonores.

IV. Qualité de l'étude d'impact

Les études présentées dans le dossier comportent les éléments prévus par le code de l'environnement et couvrent les thèmes requis. Les enjeux environnementaux sont correctement identifiés.

IV 1. Description du projet

Le dossier précise l'emplacement des parties à construire ainsi que la répartition des installations au sein du bâtiment notamment le nombre de cellules, leurs équipements mais également les zones de bureaux et les autres locaux relatifs au fonctionnement de chaque bâtiment.

1 Installation fixe d'extinction incendie automatique à eau.

2 Un pour les poids-lourds et un pour les véhicules légers. Ils sont dimensionnés afin d'éviter tout stationnement sur la voie publique et comprennent aussi un abri vélo, des bornes de rechargement de voitures électriques et des places pour PMR (personnes à mobilité réduite).

Le pétitionnaire ne prévoit pas d'implanter des panneaux photovoltaïques en toiture, conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 5 février 2020 s'agissant d'un site Seveso seuil haut.

Cette partie aurait mérité une argumentation détaillée ne se fondant pas uniquement sur l'exemption d'obligation.

IV 2. État initial

L'étude d'impact expose l'état initial et les méthodes d'évaluation utilisées. Elle comprend les rubriques nécessaires à une bonne présentation de l'environnement géographique, naturel et anthropique. Le périmètre d'étude du dossier le niveau d'information sont cohérents au regard des enjeux identifiés.

Le trafic routier

Le dossier présente les principaux axes routiers desservant le secteur et le trafic actuellement supporté par ces voies à savoir :

- la RN12 pour l'axe est-ouest (Paris-Dreux) ;
- la RN154 dans le sens nord-sud.

L'autorité environnementale constate que les valeurs mentionnées dans l'étude d'impact, issues de données du Département de l'Eure-et-Loir datant de 2014, sont anciennes. Il apparaît des flux respectifs d'environ 32 000 et 17 400 véhicules au total pour la RN12 et la RN154. Environ 2 500 camions circulent chaque jour sur ces axes.

L'autorité environnementale recommande la mise à jour de l'état initial concernant les flux sur les principaux axes routiers de desserte du projet.

L'étude d'impact caractérise également l'état de pollution de l'environnement par l'intermédiaire de la station de mesure de Lig'Air³ la plus proche (Dreux Centre). L'évaluation se fonde sur les dix dernières années et montre des pics de pollution en monoxyde et dioxyde d'azote en hiver et des pics d'ozone en été.

Le bruit

Le dossier comporte une étude acoustique en période diurne et nocturne réalisée sur site le 4 juin 2020 en quatre points des limites de propriétés. Cette étude présente bien l'état actuel des niveaux sonores de la zone sans l'activité projetée. Le site est caractérisé par une ambiance sonore modérée (40 à 55 dB(a)) principalement influencée par le bruit routier issu des axes structurants à proximité du site.

3 Association régionale du type loi de 1901 créée le 27 novembre 1996 pour assurer la surveillance de la qualité de l'air en région Centre-Val de Loire. Lig'Air fait partie de la Fédération ATMO France, regroupant 19 AASQA (Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air).

IV 3. Effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser

Le trafic routier

Le trafic routier généré par le projet est évalué à 200 camions par jour. L'estimation des flux additionnels (à relativiser au regard de l'ancienneté des comptages de l'état initial) sur les axes est la suivante :

- 100 camions par jour sur la RN154 depuis et vers Chartres apportant une augmentation de 4 % du trafic poids lourds ;
- 100 camions par jour sur la RN154 au niveau du contournement de Dreux apportant une augmentation significative pour cet axe de 13 % du trafic PL ;
- 100 camions par jour sur la RN12 depuis et vers Paris apportant une augmentation de 4 % du trafic PL.

Le trafic routier des véhicules légers est évalué à 150 voitures par jour. Toutefois, il est à noter que l'évaluation de l'impact du trafic véhicules légers n'est pas quantifié notamment en l'absence de données sur certains axes.

L'étude du risque sanitaire cite les références scientifiques et techniques appropriées et est exposée de manière structurée et cohérente. Elle indique que les risques sur la santé dus à l'activité de logistique sont principalement, en l'absence d'accident, liés au trafic routier et aux émissions dans l'atmosphère de la chaudière et du groupe électrogène de secours. Le dossier comprend une estimation des émissions journalières des camions liés à l'exploitation autour de l'agglomération de Dreux. Néanmoins le dossier n'évalue pas concrètement les incidences du projet sur la santé. Par ailleurs, l'autorité environnementale constate que l'évaluation des émissions générées par le trafic aurait dû être réalisée sur l'ensemble des trajets et pas uniquement au niveau de la zone de Dreux.

L'étude ne présente pas de propositions précises de compensation des émissions pour le site projeté.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des propositions de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050⁴.

Le bruit

Le dossier énumère les différentes sources d'émissions sonores liées aux activités de la plateforme logistique. En phase d'exploitation, ces sources de bruit seront principalement induites par le trafic routier ainsi que par les opérations de chargement et déchargement des camions évalués à 200 poids lourds par jour. L'autorité environnementale constate que le dossier ne comporte pas de modélisation des nuisances sonores du projet sur les riverains dont les premières habitations se situent à environ 200 m.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par :

- **une estimation des incidences sonores sur les habitations à proximité du site et la mise en œuvre de mesures de réduction le cas échéant ;**
- **une analyse des niveaux sonores lorsque la plate-forme logistique aura atteint son niveau de pleine activité.**

4 L'article L. 100-4 I.1 du code de l'énergie fixe l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en divisant les émissions de gaz à effet de serre par un facteur supérieur à six entre 1990 et 2050.

V. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Étude de solutions de substitution raisonnables

Bien qu'il justifie le choix du site par la surface des terrains disponibles dans une zone, la facilité d'accès au réseau routier, et le bassin d'emploi disponible, le dossier ne procède pas à un examen de réelles « solutions de substitution raisonnables » sur des parcelles ou un site distinct comme l'article R. 122-5 alinéa 7 en fait obligation. Il n'est pas non plus donc fait état d'une démarche destinée à limiter les incidences du projet (notamment en matière de trafic routier).

L'autorité environnementale recommande de présenter de réelles « solutions de substitutions raisonnables ».

Réduction des surfaces imperméabilisées

Au regard de l'enjeu en matière d'imperméabilisation identifié par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet), l'autorité environnementale constate qu'aucune étude relative à la végétalisation des toitures ou d'autres modalités de réduction de l'imperméabilisation ne figure au dossier.

L'autorité environnementale recommande d'examiner la mise en œuvre de modalités de réduction des surfaces imperméabilisées.

Insertion du projet dans son environnement

L'inventaire des zonages en matière de milieux naturels est correctement mené. Le dossier conclut de façon correcte à l'absence d'incidence sur l'état de conservation des zones Natura 2000⁵. Le projet, implanté sur une ZAC, sur des parcelles actuellement en exploitation, aura un impact faible sur la faune et la flore locale.

Toutefois l'autorité environnementale constate que le dossier ne présente pas de plan de gestion des espaces paysagers sur plusieurs années visant à garantir le maintien d'un couvert végétal suffisamment dense pour garantir l'intégration paysagère des futurs bâtiments.

Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le dossier présente de manière satisfaisante les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec les plans et programmes concernés. Le dossier indique que la zone de construction du projet est située en zone Uxbb2 du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Vernouillet. Cette zone, « en cours de réalisation, recouvre un vaste espace de développement sur le plateau Sud-Est, en continuité de la zone de l'aérodrome et des zones d'activités existantes de Porte Sud et des Vauvettes. Cette opération d'ensemble est destinée à développer le tissu d'activités économiques d'intérêt communautaire en s'appuyant notamment sur la desserte routière à partir de la RN154 ».

La compatibilité avec le Sdage Seine-Normandie en vigueur est bien prise en compte dans le dossier.

5 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Remise en état du site

En cas de mise à l'arrêt définitif ou d'un transfert de l'installation, les mesures prévues par l'exploitant pour le réaménagement du site après cessation d'activité sont adéquates et compatibles avec une implantation d'activités économiques et industrielles.

VI. Étude de dangers

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.

Les risques associés à l'activité de stockage et ceux liés aux installations connexes ont bien été analysés et sont clairement caractérisés. Cette analyse prend en compte les risques intrinsèques à certaines substances ou produits susceptibles d'être présents au sein de l'installation.

Par ailleurs, l'étude de dangers précise la mise en œuvre au sein du projet de plusieurs moyens de prévention et de protection afin de limiter la probabilité d'occurrence ou les conséquences d'un éventuel sinistre. Cependant, certains flux thermiques (3 et 5 kW/m²) sortent des limites de propriété du site en cas d'incendie. Les zones affectées par ces flux sont des zones agricoles, la bande de retrait de la route départementale, la route départementale, le terrain du poste électrique et des terrains de la ZAC (utilisés en zone agricole actuellement).

S'agissant des flux toxiques liées aux fumées d'incendie, l'étude conclut à l'absence de conséquences irréversibles à hauteur d'homme. Le dossier indique que la visibilité est susceptible d'être perturbée en cas d'incendie mais ne présente pas d'étude détaillée de dispersion des fumées de combustion susceptibles d'être produites lors d'un incendie.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une étude détaillée de dispersion des fumées de combustion susceptibles d'être produites lors d'un incendie et de préciser les risques de perturbation de la visibilité aux alentours du projet.

Des servitudes d'utilité publique ont été proposées par l'exploitant encadrant le risque résiduel des fumées toxiques et des flux thermiques pour réglementer les implantations dans les zones d'effets sortants du site, comme le prévoit la réglementation pour les sites SEVESO seuil haut.

VII. Résumés non techniques

Les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers abordent de façon succincte l'ensemble des enjeux identifiés..

VIII. Conclusion

A l'exception des incidences liées au trafic routier et au bruit et aux émissions de gaz à effet de serre, qui sont cependant les enjeux les plus importants pour ce type de projet, le contenu de l'étude d'impact est dans l'ensemble proportionné aux incidences et aux risques présentés par le projet compte tenu de son environnement. L'analyse des incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement sur ces enjeux environnementaux souffre des mêmes lacunes. Par ailleurs, l'autorité environnementale constate que l'évaluation est peu claire et peu accessible : absence de liste des annexes...

L'autorité environnementale recommande :

- **de compléter l'étude d'impact par :**
 - **une estimation des incidences sonores sur les habitations à proximité du site et la mise en œuvre de mesures de réduction le cas échéant,**
 - **une analyse des niveaux sonores lorsque la plate-forme logistique aura atteint son niveau de pleine activité ;**
- **de réaliser une étude détaillée de dispersion des fumées de combustion susceptibles d'être produites lors d'un incendie et de préciser les risques de perturbation de la visibilité aux alentours du projet ;**
- **d'examiner la mise en œuvre de modalités de réduction des surfaces imperméabilisées.**

D'autres recommandations figurent dans le corps de l'avis.

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale en fonction de leur importance vis-à-vis du projet :

	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	+	Le dossier précise que les enjeux sont faibles dans le périmètre du projet qui se trouve dans une ZAC existante. Une partie du site abrite une ancienne scierie et le reste est actuellement utilisé pour l'agriculture.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	+	Le dossier précise que le projet n'est implanté dans aucune zone protégée, ni située à proximité immédiate de telles zones. La zone Natura 2000 la plus proche est la « Vallée de l'Eure de Maintenon à Anet et vallons affluents » qui se trouve à 2,7 km à l'est du projet.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	+	Le dossier précise qu'aucun réservoir de biodiversité ou corridor écologique n'a été mis en évidence par la trame verte et bleue régionale sur l'aire d'étude immédiate ou à proximité.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	+	Le dossier indique que le projet induira une consommation très faible de la consommation annuelle d'eau potable essentiellement liée aux eaux domestiques. Les consommations d'eau sont évaluées à environ 1 872 m ³ par an pour les eaux domestiques et 650 m ³ par an pour les eaux non-domestiques (lavage sol, chariots). L'eau proviendra en intégralité du réseau d'eau public.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+	Le dossier indique que le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection d'un captage d'eau potable.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	+	Le dossier mentionne que le projet consommera principalement de l'électricité et du fioul dans une moindre mesure. L'exploitant ne prévoit pas l'installation de panneau photovoltaïque conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 5 février 2020.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) et adaptation au dit changement	++	Le dossier indique que les émissions de gaz à effet de serre sont liées aux gaz d'échappement des véhicules et aux rejets de la chaudière. Voir corps de l'avis.
Sols (pollutions)	+	Le dossier présente des mesures organisationnelles et techniques afin de limiter les pollutions du sol.
Air (pollutions)	+	Le dossier justifie de façon satisfaisante que le fonctionnement de la chaudière et des groupes électrogènes de secours de la plate-forme logistique engendrera peu de pollution atmosphérique.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...)	0	Le dossier précise que le projet est situé dans une zone de risques naturels faible (séismes et retrait-gonflement des argiles).
Risques technologiques	++	Voir corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier identifie les déchets produits par le projet, les quantités, les modes de conditionnement et leurs destinations finales.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	+	Le projet est implanté dans une ZAC existante. Une partie du site abrite une ancienne scierie (friche) et le reste est utilisé pour l'agriculture.

Patrimoine architectural, historique	+	Le dossier précise qu'aucun site classé n'est recensé à proximité immédiate du projet. Aucun monument historique n'est situé dans un rayon de 500 m du projet. Les sites et immeubles classés ou inscrits les plus proches du terrain sont à plus de 2,5 km.
Paysages	+	Le projet est implanté dans une ZAC et s'inscrit dans la continuité des constructions existantes.
Odeurs	0	Les activités projetées ne sont pas de nature à engendrer des odeurs.
Émissions lumineuses	0	Le dossier précise que les émissions lumineuses prévues par le projet restent limitées.
Trafic routier	++	Voir corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes actifs)	+	Le dossier précise que le site est situé en bord de ville et qu'il sera possible aux collaborateurs de venir à pied ou en vélo. Le dossier mentionne que les aménagements de voiries sont adaptées dans la ZAC pour ce genre de moyen de déplacement.
Sécurité et salubrité publique	+	En termes de sécurité, le dossier prévoit des mesures adaptées.
Santé	++	Le dossier indique que l'impact sur la santé humaine est liée aux rejets atmosphériques des camions. Voir corps de l'avis.
Bruit	++	Voir corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	0	

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné