



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
NORMANDIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

Avis délibéré
Extension de la plateforme logistique Société FM France
sur la commune d'Heudebouville (27)

N° MRAe n° 2025-5927

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet d'extension d'une plateforme logistique de stockage sur la commune d'Heudebouville, menée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie (Dreal) pour le compte du préfet de l'Eure, l'autorité environnementale a été saisie le 26 mai 2025 pour avis au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et les recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, réunie le 15 juillet 2025 par téléconférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Laurent BOUVIER, Guillaume CHOISY, Yoann COPARD, Noël JOUTEUR, Olivier MAQUAIRE, Christophe MINIER, Louis MOREAU DE SAINT-MARTIN et Arnaud ZIMMERMANN.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 27 avril 2023¹, chacun des membres cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la Dreal, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

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.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie). Cet avis est un avis simple qui est joint au dossier de consultation du public.

¹ Consultable sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie) : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/presentation-de-la-mrae-de-la-region-normandie-a53.html>

AVIS

1. Présentation du projet et de son contexte

1.1 Présentation du projet

La société FM France est une entreprise de transport, d'entreposage et de conditionnement. Le projet de FM France consiste en l'extension de la plateforme logistique située dans la partie ouest de la zone d'aménagement concerté (Zac) Ecoparc 2 sur la commune d'Heudebouville. Actuellement, la plateforme logistique est composée de huit cellules de stockage et de reconditionnement de produits destinés à la grande distribution et aux entreprises de production, sur un terrain d'implantation d'environ 10,7 hectares (ha).

Le projet prévoit la réalisation de cinq nouvelles cellules de stockage afin d'atteindre une surface totale d'entrepôts de 44 597 m². La future plateforme logistique sera compartimentée en treize cellules de stockage repérées « *cellules 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10a, 10b, 11 et 12* » d'environ 3 000 m² chacune (sauf les cellules 5 et 7 de 6 000 m²) pour un volume de stockage allant de 25 812 m³ à 79 843 m³ chacune. A ces cellules sont annexés les quais d'expédition et de livraison des marchandises, les ateliers de conditionnement et reconditionnement (p. 27 et suivantes du descriptif) ainsi que des locaux techniques et administratifs.

Concernant le stockage de produits dangereux, le maître d'ouvrage précise que l'organisation du stockage est adaptée en fonction du potentiel de dangers, et chaque type de produit sera réparti selon le risque identifié, sachant que « *toutes les cellules sont susceptibles de recevoir l'ensemble des rubriques du site (sous réserve que la compatibilité des produits soit vérifiée au moyen des FDS [fiches de données de sécurité]), à l'exception des liquides inflammables, qui ne peuvent être stockés que dans les cellules dédiées, pour respecter l'arrêté ministériel de 2020 relatif au stockage de liquides inflammables, sauf pour les cellules bénéficiant d'antériorités.* ».

En fonction de besoins spécifiques tels que le stockage de produits alimentaires, les cellules seront équipées de systèmes de climatisation.

Une partie de l'entrepôt (toit de la cellule 7) est recouverte depuis 2023 de panneaux photovoltaïques, d'une puissance de 500 kilowatt-crête (kWc), pour alimenter le site en autoconsommation et pour revente en cas de surplus de production d'énergie.

Une voie interne dessert le périmètre complet de l'entrepôt. D'une largeur supérieure à six mètres, elle permet l'accès aux quais et la circulation des services de secours. Les pompiers disposent d'un accès réservé au nord du site et d'un autre accès via l'entrée principale. Située dans une Zac à vocation logistique, la plateforme est directement accessible depuis l'autoroute A13 (axe Rouen-Paris) et bénéficie également de la desserte offerte par les routes départementales (RD)6155 et 6015.

Le site est clôturé et son accès ne peut se faire qu'après contrôle par un gardien ou un système de télésurveillance en dehors des heures ouvrées. L'effectif du site s'élève à environ 70 personnes. Il est envisagé, après extension, l'emploi de 150 à 200 salariés.

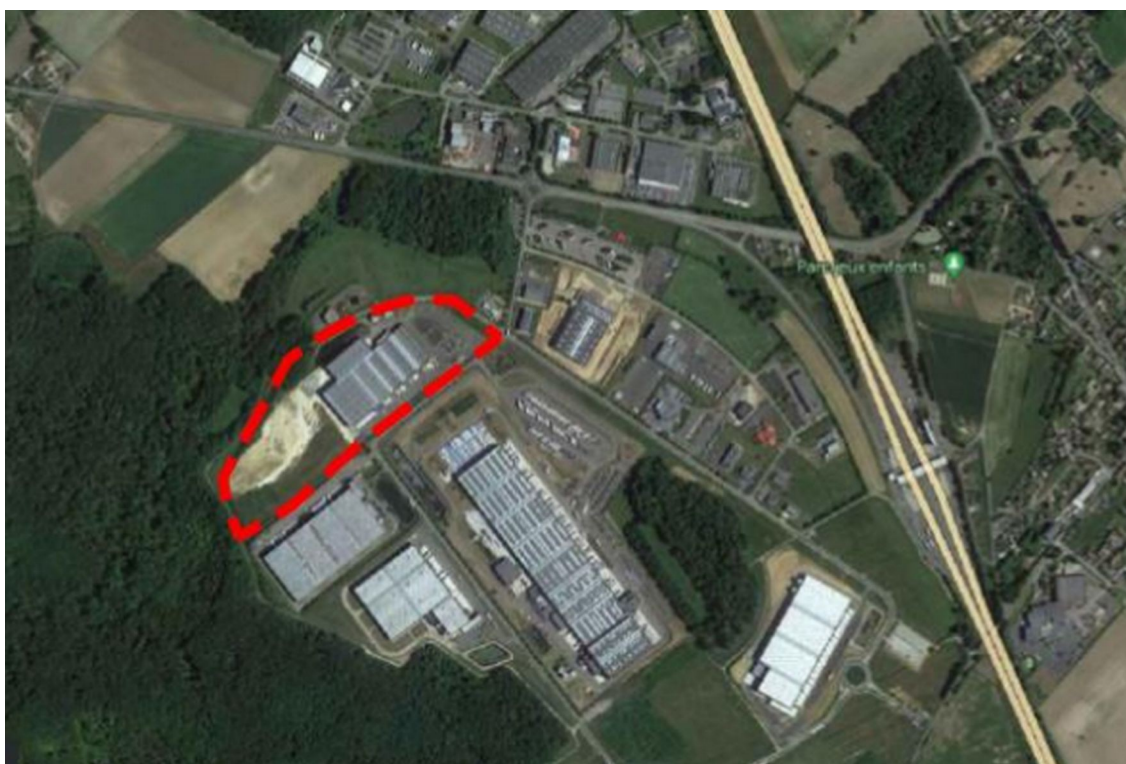
L'occupation des aménagements extérieurs est répartie de la manière suivante :

- aires de stationnement des poids lourds et véhicules légers : 6 535 m² ;
- surfaces de circulation : 25 085 m² ;
- bassin de rétention et bassin d'infiltration : 3 235 m² ;
- espaces verts : 25 454 m².



Vue de l'implantation de FM France au sein de la zone d'activités d'Heudebouville (en vert)

Source : dossier



Localisation de la plateforme logistique dans son environnement immédiat (en rouge)

Source : dossier

1.2 Présentation du cadre réglementaire

Procédures d'autorisation

Lors de sa création, la plateforme logistique de stockage a fait l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale prévue par l'article L. 512-1 du code de l'environnement relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)². En parallèle, ce projet, portant sur la création de six cellules de stockage, a fait l'objet d'un examen au cas par cas concluant à une dispense d'évaluation environnementale par arrêté préfectoral³ du 27 septembre 2016.

En 2018, la plateforme logistique de stockage a fait l'objet d'une demande d'extension portant sur la création de six nouvelles cellules pour une surface de stockage projetée de 44 694 m². Cette extension a eu pour conséquence le changement de statut de l'établissement qui a été classé Seveso⁴ seuil bas, extension sur laquelle la MRAe a émis un avis⁵ en date du 20 décembre 2018.

Une partie du projet d'extension ayant été réalisée, le site compte huit cellules opérationnelles aujourd'hui. Le présent dossier porte sur la réalisation de cinq nouvelles cellules et de bureaux, élevant finalement la surface totale d'entreposage à 44 597 m².

Compte tenu de la nature et des volumes des produits qui seront stockés dans les cellules de la plateforme logistique, l'ICPE relèvera du régime de l'autorisation Seveso seuil haut, conformément aux rubriques présentées sous forme de tableau page 14 et suivantes de l'étude de dangers, s'agissant du type de produits suivants : « les Toxiques », « les Aérosols », « les Inflammables », « les Combustibles » et « les Dangereux environnement ».

Cette autorisation, délivrée par le préfet de l'Eure, ouvrira le droit de réaliser le projet et précisera les éventuelles prescriptions à respecter ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire ses effets négatifs notables, et si nécessaire compenser ceux qui n'auraient pu être suffisamment évités ou réduits. Le projet fait, à ce titre, l'objet d'une étude de dangers dont le contenu doit être proportionné à l'importance des risques engendrés par l'installation⁶.

Le projet fait par ailleurs l'objet d'une demande de permis de construire. À ce titre, le projet est situé dans la Zac Ecoparc 2, destinée à l'accueil d'activités logistiques, et classée en zone Uz du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Seine-Eure. Le règlement de la zone Uz autorise les activités industrielles.

2 Installation exploitée ou détenue par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peut présenter des dangers ou des nuisances pour la commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et des monuments. Afin de réduire les risques et les impacts relatifs à ces installations et d'évaluer leurs aléas technologiques, la loi définit et encadre de manière relativement précise les procédures relatives aux ICPE ainsi que la manière dont ces installations doivent être gérées. Le droit des ICPE est principalement régi par le livre I et le livre V du code de l'environnement.

3 <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/construction-d-une-plateforme-logistique-sur-la-a1078.html>

4 Site Seveso : nom générique d'une série de directives européennes qui imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs impliquant des substances dangereuses et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Les établissements industriels sont classés Seveso selon leur aléa technologique en fonction des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent. Il existe ainsi deux seuils différents classant les établissements en Seveso seuil bas ou en Seveso seuil haut.

5 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ap_2861_2018_plateforme_logistique_fm_logistic_heudbouville_delibere.pdf

6 Arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.

Évaluation environnementale

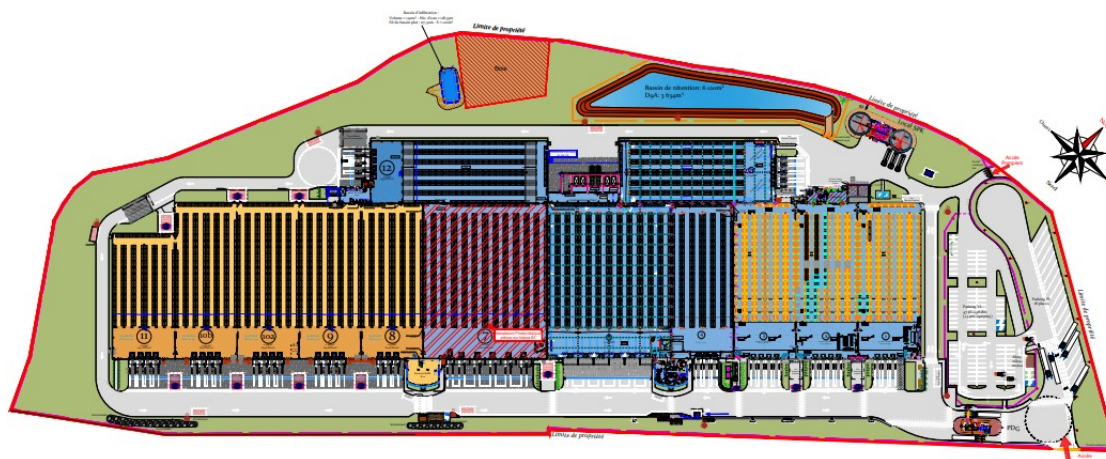
Au sens de l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est un processus qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Il est constitué de l'élaboration, par le porteur de projet, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé « étude d'impact », de la réalisation des consultations de l'autorité environnementale, des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

Le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

L'autorité environnementale ainsi que les collectivités et groupements sollicités disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7.II du code de l'environnement). Si l'étude d'impact devait être actualisée, il conviendrait de solliciter de nouveau l'avis de ces autorités.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) et en connaissance des contributions prévues par l'article R. 122-7 (III) du code de l'environnement. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et est distinct de la décision d'autorisation.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'étude d'impact ainsi que la réponse du porteur de projet à l'avis de l'autorité environnementale et les avis mentionnés à l'article R. 122-7 sont insérés dans les dossiers soumis à la consultation du public.



■ Existant
■ Tranche conditionnelle : TR5

FM LOGISTIC		HEUDEBOUVILLE		Plan de masse complet	
NG-CONCEPT	Phase : PRO	Ind : H	Date : 21.03.2025	Modification / Modification :	
	Critéri : 12.08.2019	Échelle : 1/7500	Revisé par : JK	Approuvé par : B.J	
Ce document est strictement confidentiel et ne peut être communiqué, copié ou reproduit sans l'accord écrit de FM LOGISTIC. This drawing is strictly confidential and cannot be transmitted, copied or reproduced without permission written of FM LOGISTIC.					

Plan masse de la plateforme logistique

Source : dossier

2. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

Le contenu de l'étude d'impact des projets est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions projetées dans le milieu naturel ou le paysage et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

Le dossier qui a été transmis à l'autorité environnementale se compose notamment des éléments suivants :

- L'étude d'impact (EI), son résumé non technique (RNT) et ses annexes ;
- Une étude de dangers.

L'étude d'impact contient l'ensemble des éléments attendus, hormis le résumé non technique de l'étude de dangers. Celle-ci est présentée de façon claire. La synthèse des risques du site en phase exploitation, présentée p. 182-183, conclut que les risques associés au projet « *sont réduits à un niveau jugé acceptable* ».

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de danger par un résumé non technique permettant une appropriation aisée du projet, notamment lors de la phase d'enquête publique.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur les thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale, en complément de son avis émis le 20 décembre 2018.

3.1. La santé humaine et le climat

La pollution de l'air

L'avis de la MRAe du 20 décembre 2018 mentionnait que l'entreposage de produits ou matières n'est pas à l'origine de rejets atmosphériques mais que les émissions engendrées dans l'atmosphère proviendront de la ventilation des locaux et du trafic de véhicules (rejets diffus), soulignant particulièrement l'enjeu de la maîtrise des rejets atmosphériques de polluants dus au fonctionnement des moteurs des poids lourds sur le site. En effet, les émissions dues au trafic de véhicules viendront s'ajouter aux émissions diffuses existantes, liées au trafic sur les différents axes à proximité du site (notamment l'A13) et à l'activité de la zone Ecoparc 2. Le dossier indiquait, concernant les rejets diffus liés au trafic, que le parc de poids-lourds de FM évolue vers des camions aux normes antipollution Euro 5 et Euro 6, et que le caractère récent de ces véhicules contribuera à la diminution des rejets en émissions polluantes. La MRAe soulignait néanmoins que « *l'extension de l'entrepôt conduit à un accroissement proportionnel du nombre de camions que ce choix technologique ne compense pas* », et recommandait d'établir une procédure visant à restreindre le fonctionnement des moteurs des poids lourds stationnés aux quais de chargement/déchargement ou sur les zones d'attente au strict nécessaire, afin de limiter les rejets atmosphériques de polluants. En réponse, le maître d'ouvrage prévoit de demander systématiquement aux chauffeurs de couper le moteur lorsqu'ils sont stationnés. Cette mesure de réduction vaut également pour lutter contre les nuisances sonores.

Les nuisances sonores

Le bruit est source de fatigue voire de stress pour les usagers et les habitants mais aussi de troubles auditifs et extra auditifs (troubles du sommeil, désordres cardiovasculaires, effets sur le système endocrinien, etc.). C'est pourquoi l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a défini des valeurs guides pour le niveau de bruit moyen à ne pas dépasser, inférieures aux seuils réglementaires nationaux, en ce qui concerne les différentes sources de bruit : pour le bruit routier, elles sont de 43 décibels (dB) durant la nuit et de 53 dB en journée.

Le projet est situé au cœur d'une zone industrielle. Les émissions sonores sont liées aux manœuvres, à l'activité de chargement/déchargement et à la circulation des camions auxquelles s'ajoutent les émissions sonores du fonctionnement des locaux (chauffage, ventilation).

À la suite d'une recommandation en ce sens de l'autorité environnementale, des mesures acoustiques visant à évaluer les niveaux sonores environnementaux ont été réalisées en limite de propriété, en 2024, sur les périodes diurne et nocturne, dans le cadre du fonctionnement actuel. Le maître d'ouvrage précise qu'il n'a pas été effectué de simulation de l'impact futur au motif que la typologie des activités sera identique à celle étudiée avant extension et ne générera pas ou peu d'augmentation du trafic routier. Il est rappelé les niveaux maximaux à respecter en limite de propriété.

Par ailleurs, il est mentionné que l'étude acoustique jointe en annexe fait office de contrôle lors de l'exploitation et qu'elle a révélé la conformité des installations quant aux émergences sonores (p. 189 de l'EI). Les résultats sont présentés dans l'étude d'impact et le rapport des mesurages est annexé au dossier. Le fait de ne pas considérer de zones à émergence réglementée (Zer)⁷, relativement éloignées, est justifié par l'éloignement du site et par l'effet d'écran des plateformes logistiques voisines au regard des trois habitations situées entre l'Ecoparc 2 et l'autoroute A13. En effet, l'exposition de ces habitations au bruit semble plutôt à considérer dans sa globalité, compte tenu du trafic routier de l'autoroute A13 et de la RD 6155, auquel s'ajoutent les émissions sonores des autres activités de la Zac.

Le climat

Le porteur du projet met en avant la bonne accessibilité du site aux voies de desserte routière à proximité, notamment l'A13, en précisant que bien que l'axe Seine se trouve à deux kilomètres au nord-est du site, il n'y a pas de raccordement prévu permettant de disposer de voie navigable pour le fret depuis la plateforme logistique (p. 34 de l'EI).

Les mesures prévues par le maître d'ouvrage en matière de lutte contre le réchauffement climatique se concentrent sur le bioclimatisme des bâtiments⁸, sur l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture et sur l'utilisation de solutions de récupération des eaux pluviales pour les besoins sanitaires, réduisant ainsi la consommation d'eau potable. L'étude d'impact présente la réflexion menée afin de recourir à des techniques de chauffage plus économe en énergie. Le maître d'ouvrage a déjà recours aux installations en toitures de rooftops⁹ et envisage d'y recourir pour les extensions.

Cependant, le dossier ne comprend pas de bilan carbone complet du projet prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre lors des phases de construction et d'exploitation, notamment celles liées au trafic routier.

7 Zones incluant les habitations, les terrains constructibles ou toute autre zone occupée par des tiers (Émergence : différence entre le niveau de bruit ambiant et le niveau de bruit résiduel).

8 « Les besoins en énergie du bâtiment s[er]ont limités par :

- Des ouvertures limitées en façade Nord

- Maximiser les ouvertures au Sud avec des protections solaires afin de capter la chaleur sans provoquer de surchauffes

- L'absence de masques solaires générés par les bâtiments aux alentours » (p. 197 de l'EI).

9 Unité de toiture autonome, solution de traitement de l'air assurant chauffage, refroidissement des locaux et ventilation. Conçu pour fonctionner depuis l'extérieur, ce type d'installation assure des débits d'air de 4 000 à 40 000 m³/heure et est destiné au traitement de gros mono-volumes, des espaces sans cloisons tels que les centres commerciaux, les grands halls d'exposition, les ateliers de fabrication ou les salles de chaînes de restauration.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan carbone complet du projet, tenant compte de l'ensemble de ses composantes dans leur cycle de vie, et en tant que de besoin par la présentation de mesures complémentaires permettant de le réduire ou de le compenser.

3.2. Biodiversité

Dans son avis du 20 décembre 2018, l'autorité environnementale relevait que les inventaires faune et flore ont mis en évidence la présence d'une espèce protégée, l'Orvet fragile. Elle recommandait que l'étude d'impact soit complétée en ce qui concerne la présentation des mesures spécifiquement prévues pour éviter, réduire et au besoin compenser les impacts sur cette espèce et son habitat.

L'étude d'impact estime négligeable l'impact résiduel du projet sur les reptiles en général, et donc inutile la réalisation d'un dossier de dérogation au titre des espèces protégées en application de l'article L. 411.2 du code de l'environnement. Les mesures d'évitement et de réduction prévues à cet égard sont le balisage préventif d'un habitat d'intérêt, la limitation des emprises des travaux, l'adaptation des modalités de circulation des engins de chantier et des véhicules ainsi que l'adaptation du calendrier des travaux.

3.3. Gestion des eaux pluviales

La thématique de la gestion des eaux pluviales est développée dans l'étude d'impact et le document descriptif du projet. L'étude d'impact mentionne, p. 43, que les eaux pluviales sont collectées dans le bassin de rétention du site puis rejetées dans le réseau d'eaux pluviales de la zone d'activité. Or, le descriptif indique, en p. 18, que pour la cellule B2 et la deuxième salle de charge, les eaux de toiture sont collectées dans une cuve de récupération afin d'être utilisées pour le lavage des sols, les toilettes ainsi que l'arrosage de parties extérieures. Il conviendra de rectifier cette incohérence.

L'autorité environnementale recommande de rectifier l'incohérence concernant la gestion des eaux pluviales, étant évoquée la possibilité de leur réemploi potentiel pour l'alimentation des sanitaires ou l'arrosage des espaces verts.