

Étude d'impact

Résumé non technique

Plateforme logistique

FM France à Escrennes

FM France SAS

ZI de l'Europe - 57370 Phalsbourg – FRANCE
Tel.: +33 (0)3 87 23 12 12 - Fax: +33 (0)3 87 24 11 45

Société par actions simplifiée au capital de 3 412 390 €
RCS Metz B 367 801 404 – Siret 367 801 404 00040 – Code APE 4941 A

Table des matières

1	Description du projet.....	5
1.1	Localisation.....	5
1.2	Risques.....	7
1.3	Caractéristiques physiques du projet.....	7
1.3.1	Plan du site	7
1.3.2	Nombre et taille des cellules	7
1.3.3	Accès et locaux annexes	8
1.3.4	Panneaux photovoltaïques.....	9
1.4	Phase opérationnelle.....	10
1.5	Conformité et compatibilité du projet	11
2	Scénario de référence	12
2.1	Population et santé humaine	12
2.2	Environnement.....	12
2.2.1	Zones d'intérêt	12
2.2.2	Zones humides.....	12
2.2.3	Trame verte et bleue	13
2.2.4	Faune, flore et habitats recensés sur site	13
2.3	Terres, sol et sous-sol.....	13
2.4	Eaux	14
2.4.1	Eaux superficielles	14
2.4.2	Eaux souterraines	15
2.5	Air	16
2.6	Climat.....	17
2.7	Bruit et vibrations.....	17
2.8	Trafic.....	17
2.9	Déchets.....	19
2.10	Biens matériels, patrimoine culturel et paysager, SUP	19

2.10.1	Contexte paysager.....	19
2.10.2	Monuments historiques, sites inscrits ou classés	19
2.10.3	Archéologie.....	19
2.10.4	Servitudes d'Utilité Publique (SUP)	19
3	Évolution du scénario de référence en cas de mise en œuvre du projet et incidences notables	20
3.1	Population et emploi.....	20
3.2	Environnement.....	20
3.3	Terres.....	20
3.3.1	Utilisation des terres	20
3.3.2	Mouvements de terre	21
3.3.3	Risque de pollution.....	21
3.4	Eau.....	22
3.4.1	Eaux pluviales	22
3.4.2	Eaux domestiques et non domestiques	22
3.5	Trafic.....	24
3.6	Air	25
3.7	Climat.....	26
3.8	Bruit et vibrations.....	27
3.9	Eclairage	27
3.10	Déchets.....	27
3.11	Biens matériels, patrimoine culturel et paysager et SUP.....	28
4	Évolution du scénario de référence en l'absence de mise en œuvre du projet	29
5	Incidences négatives notables résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs	30
6	Cumul des incidences avec d'autres projets	32
7	Principales solutions de substitution examinées	34
7.1	Achat d'une plateforme existante ou positionnement sur une friche industrielle.....	34
7.2	Achat de terrain et construction	35

7.3	Le site d'Escrennes	36
8	Mesures d'évitement, réduction et compensation envisagées, et leurs modalités de suivi	37
8.1	Trafic et accès	37
8.1.1	Accès, livraisons et expéditions	37
8.1.2	Trafic : véhicules légers	37
8.1.3	Trafic : poids-lourds	37
8.1.4	Parking et plan de circulation	38
8.2	Environnement	38
8.2.1	Mesure d'évitement des impacts	38
8.2.2	Mesures de réduction des impacts en phase travaux	38
8.2.3	Mesures de réduction des impacts relatifs aux espèces exotiques envahissantes	40
8.2.4	Mesures compensatoires	41
8.2.5	Mesures d'accompagnement	41
8.3	Terres, sol et sous-sol	42
8.3.1	Risque de pollution - déversement	42
8.3.2	Risque de pollution – sinistre	42
8.4	Eau	43
8.4.1	Approvisionnement et consommation	43
8.4.2	Rejets	43
8.5	Air	44
8.6	Bruit et vibration	44
8.7	Déchets	45
8.8	Energie	45
8.9	Biens matériels, patrimoine culturel et paysages	46
8.10	Mesures de protection de l'environnement pendant la phase chantier	47
9	Remise en état du site	48

1 Description du projet

FM France SAS est une société de transport, d'entreposage et de conditionnement, qui prévoit la construction de l'extension d'une plateforme logistique en région Centre-Val-de-Loire, dans le département du Loiret, sur la commune d'Escrennes.

La plateforme actuelle est soumise au régime d'autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et répond à la « règle de dépassement direct seuil haut » de la directive SEVESO III pour les rubriques 4110 à 4140, 4320, 4718, 4440, 4441, 4510, 4511. L'établissement a été autorisé par l'arrêté préfectoral d'exploiter en date du 25 avril 2017, complété des arrêtés préfectoraux complémentaires du 11 février 2019 et du 3 août 2020. L'arrêté préfectoral du 22 juin 2021 met à jour les conditions d'exploitation de l'établissement existant.

Son extension sera soumise au même régime.

La description du site ainsi que le tableau regroupant l'ensemble des rubriques ICPE et IOTA sont présents dans le dossier de description du projet. Pour éviter trop de redondances, le lecteur est invité à le consulter pour tous détails sur le fonctionnement de la plateforme.

1.1 Localisation



Figure 1 : Localisation d'Escrennes

Le site du projet est situé dans la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Saint Eutrope » à Escrennes, à l'est de la plateforme FM France existante.

Le site FM France ainsi que le projet d'extension sont réglementés par le plan local d'urbanisme (PLU) et ils sont actuellement situés en zone AU 1i, destiné à accueillir des activités économiques.

La superficie totale du terrain représente environ 33,7 ha, celle de l'extension en représente environ 12,5ha.



Figure 2 : Situation du terrain

La plateforme actuelle est implantée sur la parcelle cadastrale ZK 444 et une partie de la parcelle ZK 445. Son extension sera implantée sur le complément de la parcelle ZK445 ainsi que sur les parcelles ZV 62, ZV 63 et ZK 494, actuellement en cours d'acquisition auprès de la Communauté de Communes du Pithiverais. Un courrier autorisant un dépôt de demande d'autorisation environnementale sur ces parcelles ainsi qu'une attestation d'avant-vente de ces parcelles sont joints au dossier.

Un courrier autorisant un dépôt de demande d'autorisation environnementale sur ces parcelles est jointe au dossier.

L'environnement immédiat du projet est le suivant :

- Au Nord : des entreprises déjà présentes dans la ZAC Saint Eutrope (FDG Group) et des terrains non encore exploités commercialement ;
- A l'Ouest : l'entreprise JMG Partners (non encore construite), des axes routiers tels que la bretelle de l'autoroute A19 et la départementale D2152, des terrains agricoles puis la voie ferrée (utilisée pour le fret) ;
- Au Nord-Ouest : des industries (Beauce Gâtinais Biogaz, Galva 45, Jourdain) ;
- Au Sud : le péage de l'autoroute A19, l'autoroute ;

- A l'Est : des terrains agricoles, situés sur la commune de Laas.

1.2 Risques

Il n'y a pas de plan de prévention des risques technologiques ou naturels applicable sur la commune. De plus, le site n'est pas situé sur des canalisations de gaz naturel, hydrocarbures ou produits chimiques. Le terrain est soumis aux risques de retrait-gonflement des sols (niveau moyen) et sismique (zone 1, niveau très faible). Il n'est pas soumis au risque d'inondation, mouvements de terrains et effondrements liés aux cavités souterraines (d'après le site Géorisques). Le risque foudre est existant et pris en compte dans la conception et construction des bâtiments.

1.3 Caractéristiques physiques du projet

1.3.1 Plan du site

Le site accueille d'ores et déjà une plateforme logistique. La tranche 4 (bâtiments 4a, 4b, 4-5, 5a, 5b, 6a, 6b, 7a, 7b, 8, 8a, 12a, 12b, 13a, 13b et 14 + bureaux et locaux techniques associés) a été achevée en septembre 2021. Le projet consiste en un deuxième prolongement de la plateforme côté Est.



Figure 3: Plan de masse de la plateforme actuelle et de son extension à l'est

1.3.2 Nombre et taille des cellules

L'ensemble de la plateforme comptera à terme 35 cellules et 4 zones de quais communes à plusieurs cellules. L'extension quant à elle comportera 12 cellules ainsi qu'une zone de quai commune à plusieurs cellules.

Les surfaces de toutes ces cellules et des zones de quais sont répertoriées dans le tableau suivant.

Tableau 1 : Superficie des cellules

PLATEFORME EXISTANTE ET EN COURS DE CONSTRUCTION		EXTENSION	
Cellule 1	5 999 m ²	Cellule 15	9 632 m ²
Cellule 2	5 960 m ²	Cellule 16	9 113 m ²
Cellule 3 quais	2 137 m ²	Cellule 17 quais	1 948 m ²
Cellule 3a	3 395 m ²	Cellule 17a	1 945 m ²
Cellule 3b	3 399 m ²	Cellule 17b	1 970 m ²
Cellule 4-5 quais	2 037 m ²	Cellule 17c	1 970 m ²
Cellule 4a	2 970 m ²	Cellule 17d	1 945 m ²
Cellule 4b	3 396 m ²	Cellule 18	9 115 m ²
Cellule 5a	3 396 m ²	Cellule 19	2 955 m ²
Cellule 5b	2 970 m ²	Cellule 20	7 726 m ²
Cellule 6a	2 983 m ²	Cellule 21	3 452 m ²
Cellule 6b	2 983 m ²	Cellule 22	3 456 m ²
Cellule 7a	2 983 m ²	Cellule 23	3 493 m ²
Cellule 7b	2 983 m ²		
Cellule 8 quais	1 075 m ²		
Cellule 8a	3 431 m ²		
Cellule 9a	3 015 m ²		
Cellule 9b	2 983 m ²		
Cellule 10	5 980 m ²		
Cellule 11a	2 983 m ²		
Cellule 11b	2 983 m ²		
Cellule 12a	3 378 m ²		
Cellule 12b	3 378 m ²		
Cellule 13a	3 378 m ²		
Cellule 13b	3 378 m ²		
Cellule 14	3 415 m ²		

1.3.3 Accès et locaux annexes

Une voie d'une largeur minimale de 6 m dessert le périmètre complet de l'entrepôt.

L'accès principal à l'entrepôt n'est rendu possible qu'après passage par le poste de garde à l'Ouest du site. Un deuxième accès sera possible par le Nord, au niveau de l'extension, contrôlé par une barrière au niveau du poste de garde.

Les secours ont également à disposition un accès « pompiers » (accès direct au Nord-Est).

Pour son fonctionnement, la plateforme comprend aussi :

- Quatre salles de charge des batteries des engins de manutention, dont deux pour l'extension ;
- Trois déchetteries, dont une pour l'extension ;
- Trois chaufferies dont une pour l'extension ;
- Trois ateliers de maintenance, dont un pour l'extension ;
- Deux cuves aériennes de stockage d'eau : une pour le sprinklage et une pour les poteaux incendie ;
- Un local source comprenant les pompes et tout l'équipement lié au sprinklage et aux poteaux incendie ;
- Deux TGBT pour les postes électriques, dont un pour l'extension ;
- Deux postes de garde, dont un pour l'extension ;
- Cinq zones de bureaux, dont deux zones pour l'extension ;
- Des locaux sociaux ;
- Deux bassins de rétention, dont un pour l'extension.

1.3.4 Panneaux photovoltaïques

Des panneaux photovoltaïques seront installés sur l'intégralité de la toiture des bâtiments de l'extension, excepté en toiture des cellules 17a, 17b, 17c et 17d (donc sur les bâtiments 15, 16, 17, et 18 à 23). Des ombrières seront installées sur les parkings des véhicules légers situés à l'ouest de la plateforme. Elles recouvriront au total 382 places de parking.

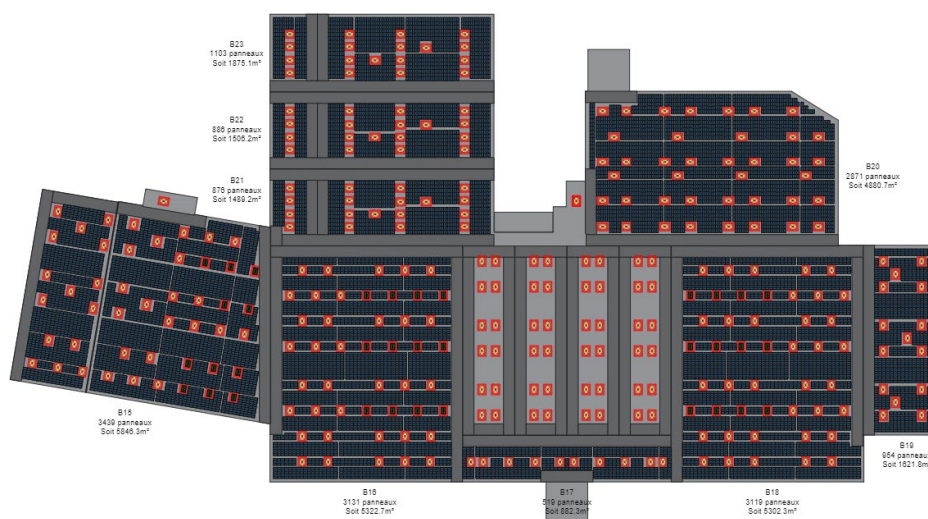


Figure 4: Panneaux photovoltaïques en toiture



Figure 5: Localisation des ombrières

L'installation des ombrières et des panneaux en toiture permettra de produire de l'électricité à faible bilan carbone. Une partie de la production aura pour but d'être utilisée en auto-consommation. Le reste sera réinjecté sur le réseau dans le cadre de contrat de revente (CRE, PPA ou autres).

Pour mémoire, des panneaux photovoltaïques sont déjà installés en toiture du bâtiment 1, à des fins d'autoconsommation.

1.4 Phase opérationnelle

La plateforme abrite l'ensemble des prestations constituant une offre de logistique globale comprenant les activités de transport, conditionnement et entreposage.

Ces trois activités se déclinent en un certain nombre de fonctions :

- La préparation de commande (picking) ;
- La manutention ;
- L'entreposage et le stockage ;
- Le passage à quai.

En termes de gestion, la société FM France est l'exploitant unique des plateformes qu'elle construit et supervise donc l'ensemble des opérations d'entreposage et de conditionnement sur le site. Dans le cadre de l'activité de stockage, FM France dispose de ses propres logiciels d'exploitation. Ceci lui

permet de contrôler les entrées et sorties des marchandises sur le site et d'établir par la même occasion un état des stocks en temps réel.

Tous les produits sont contrôlés puisqu'il est demandé à tous les clients de délivrer avant arrivée sur le site les Fiches de Données de Sécurité (FDS) spécifiant la composition de chaque produit. Ils sont alors stockés selon leurs caractéristiques. FM France se réserve par ailleurs le droit de refuser l'entrée sur le site de catégories de produits dont le stockage ne serait pas autorisé.

Ce principe d'exploitant unique représente un atout non négligeable en termes de protection de l'environnement puisque les stocks de toute la plateforme sont gérés en cohérence parfaite avec toutes les prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation délivré au site.

1.5 Conformité et compatibilité du projet

La conformité du projet aux arrêtés ministériels en vigueur ainsi qu'au PLU a été analysée en partie 8 du dossier « Bilans de conformité ».

Le projet est conforme.

La compatibilité du projet à différents plans et programmes régionaux a été analysée et détaillée en partie 8 du dossier « Bilans de conformité » : SDAGE Seine-Normandie, SAGE Nappe de Beauce, SRCAE, SRCE.

Le projet est compatible à tous ces plans et programmes.

2 Scénario de référence

2.1 Population et santé humaine

La commune d'Escrennes compte 732 habitants (INSEE, 2017). Elle fait partie de la Communauté de Communes du Pithiverais, constituée de 31 communes, et qui compte quant à elle près de 30 000 habitants (INSEE, 2020).

Le taux de chômage est de 7,5 % sur la commune d'Escrennes et de 10,6 % sur le territoire de la Communauté de Communes (INSEE, 2017).

Dans la Communauté de Communes du Pithiverais, la part majoritaire d'ouvriers dans la population active démontre de la grande présence industrielle sur le territoire.

2.2 Environnement

Le bureau d'études Ecosphère a été mandaté pour réaliser l'étude d'impacts écologiques et zones humides. Le rapport de cette étude est présenté en Annexe 1.

Le bureau d'études a défini différentes aires d'étude :

- La zone d'extension projetée en elle-même ;
- L'aire d'étude rapprochée : zone du projet + 10 mètres pour l'étude des habitats naturels, de la flore et de la faune à faible mobilité (+ 500 mètres environ pour la faune à plus grand rayon d'actions) ;
- L'aire d'étude éloignée :
 - o Un rayon de 5 km autour du projet pour l'évaluation ZNIEFF ;
 - o Un rayon de 20 km autour du projet pour l'évaluation Natura 2000.

2.2.1 Zones d'intérêt

L'aire d'étude éloignée est concernée par des zones protégées à l'échelon régional, national et européen.

Cependant aucune de ces zones ne se situe sur le site en lui-même ni n'est présente dans un rayon de 2 km autour de l'aire d'étude.

2.2.2 Zones humides

Le réseau Zone Humides recense sur son site internet (<http://sig.reseau-zones-humides.org/>) toutes les potentielles zones humides et n'en identifie aucune sur le terrain d'étude.

L'étude d'impacts écologiques et zones humides réalisée en 2020 par le bureau d'études Ecosphère est présentée en Annexe 1. Les résultats de cette étude montrent que sur les 10 sondages de reconnaissance réalisés sur le site d'étude en juin 2020, aucune zone humide n'est présente dans l'aire d'étude ou ses proches abords.

2.2.3 Trame verte et bleue

L'aire d'étude présente très peu d'enjeu fonctionnel : elle est située en dehors de chacune des sous-trames définies dans le SRCE (bleue, boisée, herbacée). L'homogénéité et la faible diversité des habitats présents limitent la diversité biologique observable dans ce secteur artificialisé.

A une échelle plus large, aucun axe de déplacement de la faune ne traverse le site d'étude.

2.2.4 Faune, flore et habitats recensés sur site

Sept passages ont été réalisés sur le terrain, entre avril et juillet 2020. Ils ont permis de déterminer les habitats présents, d'établir une liste exhaustive des espèces végétales et animales présentes sur le site d'étude et d'en déterminer les enjeux.

Les enjeux sont faibles en ce qui concerne : les habitats, la flore, l'avifaune, les mammifères terrestres, les chiroptères, les reptiles et les insectes.

En ce qui concerne les amphibiens, un amphibien à enjeu de conservation local, et espèce protégée, a été recensé aux abords immédiats de l'aire d'étude. Il s'agit du Crapaud calamite. Cependant, les potentialités d'accueil sont faibles pour les amphibiens, en raison de l'absence d'habitats favorables, cependant les activités anthropiques (chantiers) peuvent créer des points d'eaux temporaires favorables à la reproduction d'espèces pionnières tel que le Crapaud calamite.

2.3 Terres, sol et sous-sol

Une remontée dans le temps par vue aérienne et cartes d'époque est disponible sur le site Géoportail.

Une analyse du terrain d'emprise indique qu'il a toujours été utilisé à des fins agricoles.

Le site est situé sur le bassin versant de la Seine et plus particulièrement dans la région de la Grande Beauce. Des sondages ont été réalisés L'analyse des coupes géologiques permet de préciser la lithologie au droit de la zone d'étude de la manière suivante :

- une couverture végétale limoneuse marron sur une épaisseur de 30 cm;
- puis des formations argileuses, ainsi que des marnes, reconnues sur des épaisseurs comprises entre 0,7 et 4,6 m selon les sondages.

- enfin, des formations calcaires, à passages légèrement marneux ou à blocs, reconnues jusqu'à la fin des sondages (10 à 12 m/TA).

Aucun site BASOL (Base des Sols et sites pollués) ni BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Services) n'est situé sur le terrain, au regard du site Géorisques.

Cette analyse bibliographique a été complétée par une étude de pollution de sol, menée par le bureau d'étude GEauPole, groupe HYDROGEOTECHNIQUE. Les 22 sondages réalisés n'ont pas mis en évidence de pollution. L'étude conclut que l'état environnemental du sol est compatible avec l'usage projeté du site.

2.4 Eaux

2.4.1 Eaux superficielles

2.4.1.1 Les cours d'eau

Aucun cours d'eau ne se situe aux alentours immédiats du site. Le réseau hydrographique se limite à la présence de la rivière de l'Œuf à l'Ouest et au Sud du site. La distance entre ce cours d'eau et le site est d'environ 400m. Ce cours d'eau s'écoule du Sud vers le Nord et se jette dans la Seine à environ 60 km au Nord du site.



Figure 6 : Cours d'eau l'Œuf à proximité du site

L'état écologique de la masse d'eau Juine-Essonne est évalué et cartographié par la DDT 45. L'état des lieux date de 2016. L'état de l'Œuf est médiocre.

2.4.1.2 Zones de Répartition des Eaux (ZRE)

Une Zone de répartition des eaux (ZRE) est « une zone comprenant des bassins, sous-bassins, systèmes aquifères ou fractions de ceux-ci caractérisés par une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins ».

La commune d'Escrennes est située en zone de répartition des eaux d'après l'arrêté préfectoral du 22/05/2006. Elle est concernée par l'extension de la zone de répartition relative à la protection de la nappe de Beauce.

Sur la commune d'Escrennes sont concernées à la fois les eaux superficielles et les eaux souterraines.

2.4.1.3 Gestion à l'échelle de la ZAC

A la création de la ZAC Saint Eutrope, un arrêté préfectoral a été signé le 7 février 2012 autorisant la création d'un réseau d'eaux pluviales se rejetant dans le cours d'eau l'Œuf.

Les eaux pluviales de la ZAC sont collectées par des fossés rejoignant des noues, dimensionnées pour un événement pluvieux de retour 10 ans.

Le débit de fuite autorisé à la parcelle est de 1 L/s/ha.

2.4.2 Eaux souterraines

2.4.2.1 Nappes

Selon la notice de la carte géologique de Pithiviers, l'aquifère principal présent au droit du site d'étude est la nappe présente dans la formation du calcaire de Pithiviers.

Selon les informations disponibles, le niveau de la nappe est compris entre 6 et 17 m/TA et les écoulements de la nappe se feraient du Sud-Ouest vers le Nord-Est. Enfin, des circulations d'eau erratiques et temporaires liées à la pluviométrie, peuvent être présentes au sein des formations superficielles.

2.4.2.2 Usages des eaux souterraines

Le site d'étude n'est pas localisé au sein d'un périmètre de protection rapproché et/ou éloigné de captages AEP, bien qu'un captage d'eau potable soit situé plus au Nord de la commune.

Des ouvrages (puits privés et/ou captages agricoles ou industriels) sont situés dans un rayon d'un kilomètre depuis le centre du site. Ainsi les eaux souterraines sont utilisées pour un usage privé, agricole ou industriel autour du site d'étude, induisant ainsi que la nappe est sensible.

2.4.2.3 Piézomètres

Deux piézomètres (PZ5 et PZ6) ont été posés sur le site en février 2021.

Une nappe souterraine a été mise en évidence au droit de l'ensemble des ouvrages. Le tableau ci-dessous synthétise les niveaux d'eau mesurés au cours de la campagne menée sur le site.

Piézo­mètre	PZ5	PZ6
Niveau piézo­mètre (m / sommet de l'ouvrage)	9,95	10,29
Niveau piézo­mètre (m / sol)	9,30	9,63

Ces piézomètres seront maintenus pour le suivi de la qualité des eaux souterraines.

Le site existant est déjà pourvu de trois piézomètres (PZ1, PZ2, PZ4), un en amont et deux en aval, déclarés lors du dossier initial (PZ1 et PZ2) et pour le PZ4 via un dossier de déclaration loi sur l'eau par courrier daté du 10 novembre 2020.

Les analyses réalisées sur les eaux souterraines ont montré un dépassement en Sélénium et en Hydrocarbures totaux, sur la base des seuils de l'arrêté 11/01/2007 pour eaux potables, données à titre indicatif.

Au regard du document « Origine du sélénium et compréhension des processus dans les eaux du bassin Seine-Normandie », édité par le BRGM en mai 2011 (référence : BRGM/RP-59445-FR) et au vu de la géologie locale, l'impact en sélénium serait d'origine naturelle. En effet, sur le secteur de Pithiviers, la molasse du Gâtinais serait enrichie en sélénium, ce qui entrainerait une contamination des eaux souterraines.

Concernant les hydrocarbures, le site d'étude ayant toujours été assimilé à une parcelle agricole, nous ne pouvons pas définir l'origine de l'impact en hydrocarbures, à ce stade de l'étude.

Etant donné que la nappe est profonde et qu'aucune utilisation de l'eau souterraine n'est envisagée sur le site, aucune voie d'exposition n'est retenue.

2.5 Air

Lig'Air, association de surveillance de la qualité de l'air en région Centre-Val de Loire, a été créée en 1996 et fait partie de la fédération ATMO France. Elle fournit sur son site Internet des données sur les polluants et leurs concentrations. En particulier, la plateforme Interqual'Air est un outil de visualisation de données de la qualité de l'air développé par Lig'Air à partir des données de mesure et de modélisation.

L'indice de la qualité de l'air (indice ATMO) est calculé en prenant en compte : le dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone (O₃), le dioxyde de soufre (SO₂) et les particules fines (PM₁₀) et très fines (PM_{2,5}). L'indice répond à l'arrêté ministériel du 10/07/20 et est calculé suivant la notice technique nationale.

En 2021, la commune d'Escrennes a enregistré des indices de la qualité de l'air de bons à moyens pendant près de 80% des jours de l'année.

On constate que la qualité de l'air dans la commune d'Escrennes est correcte en comparaison avec les différents seuils réglementaires en vigueur.

Les maxima journaliers relatifs à l'ozone dépassent les objectifs de qualité de l'OMS et de la réglementation française. Cependant le nombre de jours ne dépasse pas la valeur cible.

La moyenne annuelle des particules très fines PM_{2,5} dépasse la valeur cible de l'OMS mais est conforme aux objectifs de qualité de la réglementation française.

La part de particules fines dans l'air est en grande majorité liée au secteur résidentiel, notamment durant les mois d'hiver en lien avec le chauffage domestique au bois. Le transport n'en représente que 11%.

2.6 Climat

Le climat à Escrennes est tempéré de type océanique dégradé se caractérisant par des hivers doux et pluvieux, et des étés frais et relativement humides.

2.7 Bruit et vibrations

Une étude acoustique initiale a été réalisée sur site par le bureau d'étude SPC Acoustique. Les mesures ont été prises le 17 mars 2021 aux quatre coins de la parcelle. Le rapport d'étude est présenté en Annexe 8.

Une Zone à Emergence Réglementée (ZER) se situe à proximité du site, à 350 mètres au nord-est de la limite de propriété.

Les niveaux sonores mesurés en période diurne et nocturne sont principalement caractérisés par le trafic routier sur les axes longeant le site ainsi que par les bruits liés aux activités agricoles et de la ZAC Saint Eutrope.

Il n'y a pas de vibrations recensées sur le secteur.

2.8 Trafic

Quatre axes routiers se situent à proximité de la plateforme :

- La départementale D2152, qui passe à l'ouest de la ZAC et est l'axe principal de desserte de la ZAC
- la départementale D845, qui relie la ZAC à la commune d'Escrennes
- la D833, axe qui passe au nord de la ZAC vers Laas et qui assure une desserte locale
- l'autoroute A19 qui dessert directement la ZAC grâce à la sortie n°7



Figure 7: Axes de circulation à proximité de la plateforme

Le tableau ci-dessous synthétise les données de trafic des années 2019 et 2020. Les données 2021 ne sont pas disponibles à date.

Tableau 2: Données trafic en 2019 et 2020

	VL 2019	VL 2020	PL 2019	PL 2020
D 2152	5336	4426	673 (11,2%)	677 (13,3%)
D845	664	738	27 (3,9%)	32 (4,2%)
D833	671	930	43 (6,0%)	49 (5%)
A19 (tronçon ouest)	8020	Pas de données	1310 (13,2%)	Pas de données
A19 (tronçon est)	8070	Pas de données	1260 (13,5%)	Pas de données

2.9 Déchets

Sur la commune d'Escrennes, les déchets sont collectés à l'échelle de la communauté de communes par le SIMOTAP (Syndicat Mixte Intercommunal de Collecte et de Traitement des déchets de l'arrondissement de Pithiviers).

Le syndicat Beauce Gâtinais Valorisation (BGV) traite et valorise les déchets collectés.

2.10 Biens matériels, patrimoine culturel et paysager, SUP

2.10.1 Contexte paysager

La commune d'Escrennes est une commune rurale, située entre les régions naturelles de la Beauce et du Gâtinais, en bout de la vallée de l'Essonne.

Le site FM France est situé en limite Sud de la commune, dans la ZAC Saint Eutrope. Il est implanté sur d'anciennes terres agricoles (cultures intensives de céréales principalement).

Le paysage est marqué principalement par de l'agriculture et des activités artisanales et industrielles. La zone a un terrain globalement plat.

2.10.2 Monuments historiques, sites inscrits ou classés

On note deux sites inscrits au titre des monuments historiques sur les communes concernées par le rayon d'affichage :

- L'Eglise Saint-Lubin à Escrennes (11^e siècle), inscrit depuis 1928
- L'Eglise Saint-Georges à Mareau-aux-Bois (11^e siècle), inscrit depuis 1928

L'Eglise Saint Lubin et l'Eglise Saint-Georges se situent toutes deux à environ 1,6 km du site FM France. Le site existant et son extension ne sont pas présents dans les périmètres de protection de ces monuments.

2.10.3 Archéologie

Un diagnostic archéologique a été réalisé par l'INRAP sur l'ensemble de la ZAC en 2010: les fouilles ont démontré que le terrain n'est pas situé en zone archéologique sensible (contraintes archéologiques levées).

2.10.4 Servitudes d'Utilité Publique (SUP)

L'emprise du projet n'est pas concernée par les servitudes d'utilité publique.

3 Évolution du scénario de référence en cas de mise en œuvre du projet et incidences notables

3.1 Population et emploi

L'extension de la plateforme logistique de cette taille emploiera 250 personnes, en plus des 350 employés estimés à fin 2021 sur la plateforme existante et en cours de construction (cellules B1 à B14).

Toutes ces personnes sont recrutées dans la région. FM France peut donc devenir un employeur important au sein de la communauté de communes. De plus, en phases de construction, des entreprises locales seront retenues pour divers lots techniques.

Par ailleurs, cette nouvelle activité dynamisera certains secteurs aux alentours (restauration, commerce...).

3.2 Environnement

L'étude d'impacts écologiques et zones humides d'Ecosphère démontre qu'aucun impact direct ou indirect n'est attendu sur : les ZNIEFF de type I ou II, les sites Natura 2000, les zones humides, les zones concernées par des protections réglementaires nationales, régionales et départementales, les Parcs Nationaux ou les Parcs Naturels Régionaux, les réservoirs de biodiversité ou les corridors écologiques.

Sur le plan des habitats naturels et de la flore, le projet a un impact globalement négligeable.

Sur le plan faunistique, le Crapaud calamite présente un enjeu moyen. Cependant le projet a un impact globalement négligeable à nul car il n'induit pas la destruction du milieu de reproduction ni des habitats terrestres.

3.3 Terres

3.3.1 Utilisation des terres

L'extension de la plateforme, objet de cette étude, occupe une surface totale de 123 697 m², dont environ 103 000 m² seront imperméabilisées.

Le projet d'extension de la plateforme logistique est soumis à étude préalable et de compensation collective agricole.

Une étude préalable et de compensation collective agricole a été réalisée par la Chambre d'Agriculture du Loiret (Annexe 17).

L'étude a été présentée en Commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) le 27 juin 2022, qui a rendu un avis favorable.

La mesure de compensation proposée est en lien avec un projet innovant d'expérimentation d'un robot autonome. L'objectif est de proposer aux agriculteurs des solutions techniques permettant de réduire au maximum la présence des mauvaises herbes / adventices à la récolte ; le tout avec un coût acceptable pour l'agriculteur et en réduisant très fortement l'utilisation des produits phytosanitaires / herbicides. Sur 2022 et 2023, le robot sera testé chez un agriculteur bio.

Si les tests sont concluants, FM France contribuera financièrement à l'achat de ces solutions innovantes, au profit d'un ou plusieurs groupements de producteurs souhaitant acquérir le robot.

Si les projets n'aboutissaient pas, le montant financier de la compensation sera alloué à un appel à projet permettant d'identifier un nouveau projet qui n'aurait pas été envisagé à ce jour.

L'impact sur l'artificialisation des terres sera limité dans la mesure où le projet d'extension permet de mutualiser certaines infrastructures avec le site existant (voirie, accès, locaux communs, ...).

Il faut par ailleurs noter que le projet porte un traitement attentif aux espaces verts, réalisé dans la continuité des traitements paysagers du site existant (étude paysagère en Annexe 16). Les espaces verts seront engazonnés et plantés de massifs arbustifs et d'arbres tige d'essences variées et adaptées au climat local. La mise en place de ces espaces végétalisés et une gestion raisonnée des fauches permettront à un nouvel écosystème de se développer et de limiter ainsi les impacts de l'artificialisation.

3.3.2 Mouvements de terre

Un décapage de 70 cm de terre végétale sera réalisé.

3.3.3 Risque de pollution

La pollution peut survenir sous deux formes:

- en cas de déversement accidentel: chute de palettes par exemple ;
- en cas de sinistre: un incendie de cellule entraîne le déversement de produits par exemple.

Ce risque est écarté d'une part par les process et équipements à disposition (en cas de déversement réduit) et d'autre part par l'étanchéité des dalles et réseaux. Ces deux points sont détaillés dans le chapitre sur les mesures ERC (éviter, réduire, compenser).

3.4 Eau

3.4.1 Eaux pluviales

Les eaux pluviales sont drainées par l'intermédiaire des surfaces étanches. Elles sont issues du ruissellement sur les toitures et voiries.

Sur les surfaces non imperméabilisées (surfaces enherbées), l'eau s'infiltré dans le sol.

Sur les voiries (surfaces étanches affectées à la circulation et au stationnement) peuvent être retrouvés des lubrifiants (essence, dépôts d'échappement), des particules de pneus et, pendant le chantier, des terres et boues transportées par les roues des véhicules.

Sur l'ensemble du site, les réseaux de collecte sont aménagés afin de séparer les eaux non polluées (eaux pluviales de toitures) des eaux susceptibles d'être polluées (eaux pluviales de voiries).

Les eaux pluviales de toitures sont collectées par des ouvrages traditionnels de génie civil (chêneaux, descentes de gouttières, regards, conduits) puis dirigées vers les bassins de rétention du site.

Les eaux pluviales de voiries sont collectées et rejoignent les bassins de rétention du site après traitement par séparateur d'hydrocarbures.

La plateforme existante dispose d'un bassin de rétention. Cependant son volume est insuffisant pour recueillir les eaux collectées sur l'extension, amenant à la création d'un deuxième bassin de rétention.

Le dimensionnement du bassin de rétention a été réalisé d'une part sur la base des eaux pluviales et d'autre part sur les eaux de sinistre (méthode D9A). Un volume de 5738 m³ a été retenu, permettant ainsi de retenir les trois cas de figure suivants :

- le volume D9A,
- le volume d'une pluie décennale,
- le volume des eaux de sinistre D9A en cas de survenue d'un incendie 48 h après une pluie décennale.

Tous les systèmes de collecte ainsi que les bassins de rétention sont étanches.

Les eaux collectées dans ces bassins sont ensuite rejetées dans le bassin de la ZAC.

3.4.2 Eaux domestiques et non domestiques

La plateforme, dans ses phases de construction et d'exploitation, va entraîner une consommation d'eau.

Pendant l'exploitation, ces besoins seront domestiques (eaux du réfectoire, des vestiaires et sanitaires) et non domestiques (eaux de lavage des sols, chariots et poubelles).

Les besoins en eau de l'extension sont estimés à 1 700 m³ et se répartissent ainsi :

- Besoins en eau potable (réfectoire, lavabo) : estimés à 353 m³
- Besoins en eau non potable (chasses d'eau, arrosage, nettoyage) : estimés à 1 347 m³

Tableau 3: Consommation en eau selon les usages domestiques / non domestiques

Usage de l'eau	Consommation	Consommation	Consommation
	annuelle estimée (m ³) - site existant	annuelle estimée (m ³) - extension	annuelle estimée (m ³) totale
Domestiques	4 400	925	5 325
Non domestiques	650	776	1 426
Total			6 751

Les données de consommation annuelle du site existant proviennent du dossier initial d'autorisation d'exploiter de 2016.

Au total, les besoins en eau, en phase d'exploitation, sont estimés à 6 751 m³ par an sur l'ensemble de la plateforme.

Une cuve de récupération des eaux pluviales de 20 m³ déjà présente sur le site existant permet de limiter les consommations d'eau du réseau public. En 2021, ce sont ainsi 681 m³ d'eau de pluie qui ont été réutilisés pour des usages non potables (chasses d'eau, lavage des sols, arrosage des plantes dans les bureaux).

Une deuxième cuve de récupération des eaux pluviales de capacité 25 m³ sera installée sur l'extension. Elle permettra de recueillir 1 333 m³/an et couvrira près de 99 % des besoins en eau non potable de l'extension.

Ainsi, sur les 6 751 m³ nécessaires au fonctionnement de la plateforme dans son ensemble, nous pouvons estimer que seuls 4 737 m³ (6 751 – 681 – 1 333) seront prélevés sur le réseau d'eau public, soit une moyenne d'environ 15,2 m³/jour travaillé.

A titre de comparaison, la consommation de l'ensemble de la commune d'Escrennes est de 188 m³/jour.

L'ensemble des besoins de la plateforme est négligeable à l'échelle de la consommation de l'ensemble de la commune d'Escrennes (8%) et n'entraînera pas de pression supplémentaire importante sur la nappe de prélèvement.

Les eaux usées sont traitées sur le site par un système d'assainissement non collectif qui consiste en un système écologique et autonome : la phytoépuration. L'eau épurée est ensuite dirigée vers le réseau pluvial afin de déboucher dans le bassin de rétention.

Les réserves d'eau et l'ensemble des équipements pour la protection incendie font l'objet d'essais réguliers. Une consommation d'eau est donc associée. Le remplissage des deux cuves (poteaux incendie et sprinklage) équivaut à environ 2 000 m³.

3.5 Trafic

Véhicules légers

Le nombre de véhicules légers supplémentaires se rendant sur la plateforme par jour, de par son extension, est estimé (dans une analyse majorante) à 250 véhicules. Ce nombre correspond au nombre d'employés, et il est majoré par le fait que tous ne viendront pas avec leur voiture personnelle (vélos, covoiturage...).

La plateforme existante accueille déjà un trafic de 350 véhicules / jour.

Selon les données d'exploitation de la plateforme existante, 90% des collaborateurs arrivent par la départementale D2152 et 10% par l'autoroute A19.

Poids lourds

Le nombre de poids-lourds rejoignant l'extension de la plateforme est estimé à 150 par jour, suite à une analyse des autres sites FM France.

La plateforme existante accueille un trafic d'environ 75 véhicules / jour.

Ces flux supplémentaires arriveront depuis les deux axes majeurs que sont l'autoroute A19 et la départementale RD2152.

Les données de flux issues de la plateforme existante indiquent que les poids-lourds empruntent à 77% l'A19 et à 23% la D2152.

Evolution du trafic

En se basant sur les ratios actuels il est possible d'estimer l'augmentation de trafic sur les deux axes principaux empruntés par les véhicules légers et les poids-lourds due à la construction de l'extension (cf tableau ci-dessous).

Les données de comptage retenues pour l'état initial sont celles 2019, et non celles de 2020, en raison du contexte particulier de crise sanitaire ponctué de périodes de confinement et de couvre-feux, qui a pu biaiser les chiffres cette année-là.

Tableau 4: Evolution de la circulation

Axe	Sens de circulation	Comptage de l'état initial (2019) / jour				Estimations liées à l'extension : nombre de mouvements / jour			Estimation du trafic futur (en valeur absolue) / jour			Augmentation du trafic (en %)			% de PL sur l'axe après mise en œuvre du projet
		VL+PL	VL	PL	% PL	VL+PL	VL	PL	VL+PL	VL	PL	VL+PL	VL	PL	
D2152	tout sens	6009	5336	673	11,2	519	450	69	6528	5786	742	8,6%	8,4%	10,3%	11,4%
A19	tout sens	9930	8670	1260	12,7	281	50	231	10211	8720	1491	2,8%	0,6%	18,3%	14,6%

Pour les véhicules légers, l'impact sur le trafic existant de l'A19 sera négligeable. L'impact sur la départementale D2152 sera plus important, mais restera faible, d'autant que peu de villages sont traversés par cet axe de circulation. Ce trafic sera principalement concentré sur les heures d'embauche et de débauche du personnel.

Pour les poids-lourds, l'autoroute A19, axe principal de circulation directement à proximité du site, absorbera le trafic supplémentaire engendré sans grande modification des conditions actuelles de circulation.

Sur la D2152, l'augmentation du trafic de poids-lourds sera moins importante que sur l'A19 et la proportion de poids-lourds restera sensiblement la même qu'en 2019.

A noter que le trafic poids-lourds sera réparti sur l'ensemble de la journée (pas d'heures de pointe) et que les routes impactées sont suffisamment dimensionnées pour recevoir des poids-lourds.

Le projet a été étudié pour supprimer le risque d'embouteillage en entrée de site et éviter le stationnement des véhicules sur la voie publique. Les poids-lourds disposent d'une aire d'attente située dans le périmètre du site. Il n'y aura donc pas de gêne sur la voie publique.

3.6 Air

L'entreposage de produits ou matières n'est pas à l'origine de rejets atmosphériques. Aucun stockage en vrac pouvant être à l'origine de poussières ne sera réalisé sur site. Les émissions engendrées dans l'atmosphère proviendront donc des installations, activités et matériels présentés par la suite.

Leurs origines sont la chaudière et le trafic de véhicules.

Les bâtiments de stockage sont isolés thermiquement et sont chauffés jusqu'à une température maximale de consigne définie par les clients en fonction des produits stockés. De ce fait les rejets atmosphériques liés au chauffage des bâtiments seront limités.

Il est difficile d'évaluer les impacts du trafic de véhicules sur la qualité de l'air, néanmoins une estimation des émissions dans l'air issues des poids-lourds a été réalisée.

Sur la plateforme, les moteurs des véhicules seront coupés à l'arrêt.

3.7 Climat

Les activités liées à l'exploitation du site émettent des gaz à effet de serre : consommation d'électricité, de gaz et de carburant (trajets domiciles-travail des collaborateurs et trajets des poids-lourds).

D'un point de vue « bâtiment », le site d'Escrennes consomme de l'électricité et du gaz pour différents besoins : éclairage, charge des véhicules de manutention, chauffage, ...

L'électricité utilisée par le site existant provient du réseau ainsi que de la production interne des panneaux photovoltaïques.

L'installation des ombrières et des panneaux en toiture de l'extension permettra de produire de l'électricité à faible bilan carbone. Les zones d'implantation des panneaux photovoltaïques possèdent un bon potentiel de production d'énergie solaire du fait de leur orientation et de la surface à équiper.

Les panneaux photovoltaïques couvriront la totalité des besoins en électricité du site. Le reste de la production sera réinjecté sur le réseau dans le cadre de contrat de revente.

D'un point de vue transport, sur le site d'Escrennes le transport est effectué à 100% par des affréteurs. FM Logistic ne dispose pas de moyens propres pour l'exploitation de cette plateforme, contrairement à d'autres plateformes du groupe en France. A ce titre, les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas imputables directement à la société FM, mais à ses affréteurs.

Cependant, afin de maîtriser et améliorer les impacts environnementaux de sa supply chain, FM Logistic accompagne ses transporteurs et prestataires de services logistiques dans une démarche de transition énergétique. Un des objectifs est de leur proposer un bilan carbone de leurs activités transport tous les ans, en se basant sur la méthodologie d'EcoTransit.

On peut estimer les émissions de gaz à effet de serre de la plateforme dans son ensemble à 1449 tonnes de CO₂eq par an, pour un total de 600 collaborateurs.

Cela représente donc environ 2,4 t CO₂eq par an par collaborateur. Ce chiffre est inférieur aux émissions moyennes d'un Français qui sont de 4,5 t CO₂eq par an.

3.8 Bruit et vibrations

Il existe plusieurs sources de bruit à l'intérieur des entrepôts, mais l'isolation fait que ces effets ne sont pas perceptibles depuis l'extérieur.

Pendant la construction, les engins de chantier généreront du bruit.

Lors de l'exploitation, le seul bruit sera celui des camions, qui éteignent leur moteur une fois à quai.

Peu d'habitations sont situées à proximité directe des axes empruntés pour accéder à la plateforme (A19 et D2152). L'augmentation du trafic n'aura donc pas d'incidence acoustique sur la population.

Un effaroucheur peut être utilisé en toiture pour éloigner les oiseaux qui détérioreraient les bandes de protection en aluminium.

Un plan de suivi acoustique sera réalisé, avec des mesures régulières aux points repérés en état initial.

Le projet ne sera pas à l'origine de vibrations.

3.9 Eclairage

Pour des raisons de sécurité et de sûreté, le projet nécessitera la mise en place d'un système d'éclairage extérieur. Il entraînera une augmentation de l'éclairage nocturne.

A l'échelle du site, on peut s'attendre à un impact sur les végétaux, les chiroptères, les insectes. Néanmoins cet impact sera atténué par le système d'éclairage prévu : il s'agira de LED qui seront orientées vers le sol et n'éclaireront que la voirie. Elles ne fonctionneront qu'à 30% de leur puissance, et ne passeront qu'à 100% de leur puissance qu'en cas de besoin, lorsque le détecteur de mouvement sera activé.

3.10 Déchets

Un système de tri sélectif et de revalorisation des déchets sera mis en place. Le personnel y sera sensibilisé.

Le site sera équipé de compacteurs cartons et/ou plastiques, de bennes pour la ferraille et pour les déchets non dangereux. Les bennes seront regroupées au niveau de la déchetterie du site.

Les déchets issus de la maintenance (huile de maintenance, matériaux souillés, ...) seront stockés dans des fûts à l'abri des intempéries.

3.11 Biens matériels, patrimoine culturel et paysager et SUP

Le projet, par sa position, n'aura pas d'incidences sur les biens et le patrimoine culturel.

D'un point de vue paysager, le projet va se situer dans la continuité de la plateforme existante, vers l'Est. La limitation en hauteur sur cette partie de la commune et la présence en arrière du reste de la ZAC et de la commune limitent l'impact visuel de la plateforme. Par ailleurs, la vue plus lointaine est dégagée par la large présence de parcelles agricoles ; l'échelle de vision est plus vaste et la plateforme sera donc totalement intégrée aux zones bâties.

Un travail architectural est de plus réalisé sur les façades, pour une meilleure intégration (couleurs et matériaux). Un traitement végétal d'importance vient le compléter. Suite à l'étude des impacts écologiques et zones humides, des mesures sur les plantations ont été définies.

Une étude paysagère reprend ces mesures pour aménager tous les espaces verts autour du site. Les préconisations de cette étude seront par la suite réalisées par un paysagiste. Cette attention pour l'aspect paysager permet au projet de viser une certification HQE.

L'emprise du projet n'est pas concernée par les servitudes d'utilité publique.

4 Évolution du scénario de référence en l'absence de mise en œuvre du projet

En l'absence de mise en œuvre du projet, FM France envisagerait de revendre le terrain, pour le même type d'usage. Une autre entreprise s'y implanterait et générerait des impacts équivalents.

5 Incidences négatives notables résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

Ces incidences sont étudiées plus en détails dans l'étude de dangers et son résumé non technique joints au dossier.

Les phénomènes dangereux retenus suite à l'analyse préliminaire des risques du site sont :

- la pollution environnementale par les eaux d'extinction ;
- l'incendie d'une cellule ;
- la propagation de l'incendie à plusieurs cellules de stockage ;
- l'explosion d'un local chaufferie.

Chacun de ces phénomènes dangereux a été étudié de façon détaillée dans un objectif de réduction des risques et de caractérisation de ces différents accidents. En suivant une démarche préventive, la société FM France a choisi de mettre en place des mesures de prévention ou de réduction des effets dès la conception du projet. Les accidents majeurs sont donc très peu probables.

En cas de départ de feu, le système de sprinklage, présent dans l'ensemble des bâtiments, se met en route rapidement et automatiquement. Les services de secours sont prévenus et interviennent rapidement pour maîtriser l'incendie. Ils ont à disposition toutes les ressources nécessaires (réserves d'eau, accès aux cellules, poteaux incendie, émulseurs...).

Si l'incendie parvient tout de même à prendre de l'importance, des murs coupe-feu 2 heures ou 4 heures ont pour rôle d'empêcher la propagation du feu aux cellules voisines.

En phase d'exploitation, un certain nombre de consignes sont mises en place pour limiter le risque de départ de feu.

Toutes les mesures de maîtrise et de réduction des risques sont suivies pendant la durée de vie de la plateforme.

En effet, un plan de visite et de maintenance est prévu, avec une certaine fréquence. Certains éléments sont vérifiés toutes les semaines (le sprinklage par exemple), d'autres à des fréquences plus faibles.

Tout dysfonctionnement est consigné et traité dans les plus brefs délais. Des contraintes organisationnelles peuvent être mises en place en cas d'absence d'équipements de sécurité pour réparation ou maintenance.

La plupart des opérations de maintenance sont confiées à des prestataires externes agréés. Les équipes opérationnelles assurent de la maintenance préventive tout au long de l'année.

6 Cumul des incidences avec d'autres projets

Le site FM France existant et son projet d'extension se situent dans la ZAC Saint-Eutrope d'Escrennes. La ZAC accueille plusieurs ICPE, listées dans le Tableau 5 ci-dessous.

Tableau 5: Liste des ICPE recensées dans la ZAC Saint Eutrope

Nom de l'établissement	Distance / limites de propriété (m)	Orientation par rapport au site FM FRANCE	Régime en vigueur	Statut SEVESO	En activité	Nature de l'activité
BEAUCE GATINAIS BIOGAZ	200 m	Nord-Ouest	Enregistrement (AP du 27/08/2014)	Non SEVESO	Oui	Unité de méthanisation
GALVA 45	550 m	Nord	Autorisation (AP du 21/12/1999)	Non SEVESO	Oui	Usine de galvanisation spécialisée dans le secteur automobile et agricole (traitement et finition de surface métallique)
FDG Group	75 m	Nord	Enregistrement (AP du 19/11/2019)	Non SEVESO	Oui	Plateforme logistique
JOURDAIN	350 et 700 m	Nord	Enregistrement (AP du 02/04/2014)	Non SEVESO	Oui	Production de matériel agricole
JMG PARTNERS	150 m	Ouest	Autorisation (AP du 03/10/2020)	Non Seveso	Non	Entrepôt logistique

Les effets cumulés sont étudiés ci-après :

- Effets cumulés sur l'eau :

Chaque établissement traite ou traitera le rejet de ses eaux pluviales de façon autonome, en respectant le règlement de la ZAC. Concernant le projet faisant l'objet du présent dossier, il disposera de moyen adapté pour le traitement des eaux. Les eaux de voirie transiteront par un séparateur d'hydrocarbures, puis seront transférées dans les bassins de rétention du site avant d'être rejetées dans le bassin de la ZAC Saint-Eutrope. Le débit de rejet est limité à 1 L/s/ha, conformément à l'arrêté d'autorisation de la ZAC Saint-Eutrope du 07 février 2012.

- Effets cumulés sur l'air :

Au vu de l'activité logistique du projet, aucun rejet dans l'air ne sera émis hormis les rejets liés au trafic routier sur site et à la chaudière gaz déjà présente sur le site existant. Ainsi, parmi les six installations, dont le projet faisant l'objet du présent dossier, seule l'unité de méthanisation aura des rejets significatifs dans l'air.

- Effets cumulés sur le sol :

Les impacts liés à l'utilisation du sol sont localisés sur les parcelles concernées par chaque projet. Aucun effet cumulé ne peut être mis en évidence.

- Effets cumulés sur le bruit :

Pour l'ensemble des sites, les effets sur le bruit seront essentiellement liés au trafic routier. Au vu de la distance entre les différents sites, les effets liés au bruit ne sont pas cumulables.

- Effets cumulés avec le trafic :

L'effet cumulé le plus important est celui lié au trafic routier. Chaque installation génère du trafic routier. Les données liées au trafic pour chaque site ne sont pas connues. Ces impacts sont néanmoins limités par le fait que les poids-lourds transiteront majoritairement par l'autoroute A19, évitant de circuler dans les centres des villages.

D'autres projets ou programmes ayant fait l'objet d'une incidence environnementale ou d'une évaluation environnementale sont recensés à proximité de notre projet. Aucun n'a d'impact cumulé avec notre projet.

7 Principales solutions de substitution examinées

FM France, afin de pouvoir répondre aux attentes de ses clients et des consommateurs, doit être en mesure de disposer des sites et donc de surfaces d'activités permettant de mener à bien ses activités.

C'est dans ce cadre que la présente demande d'autorisation environnementale est formulée.

7.1 Achat d'une plateforme existante ou positionnement sur une friche industrielle

Dès lors qu'un besoin est identifié par FM France, le marché est sondé. Dans ce cadre, sont recherchés des entrepôts existants qui seraient ouverts à la vente, des friches industrielles ou des terrains vierges.

Dans les deux premiers cas, les possibilités sont relativement limitées pour les raisons suivantes :

Dans le cas de bâtiments existants, plusieurs points apparaissent :

- Les autorisations des entrepôts existants sont souvent trop restrictives (rubriques ICPE) et ne permettent pas en l'état à FM France de mener les activités souhaitées.
- Le groupe FM est une entreprise familiale française qui a plus de 50 ans d'existence. C'est une vision long terme qui guide chaque choix d'implantation d'un nouveau site. Aussi lorsqu'une éventualité d'achat d'un site existant s'offre, en plus de la richesse de l'autorisation d'exploiter, ce sont les caractéristiques constructives et l'état de conservation du site qui sont analysés. La qualité des outils de travail mis à disposition de FM France a un impact non négligeable dans le choix que font les clients de nous confier ou non leurs produits. Le bâtiment et le niveau de sécurité proposé est donc, en plus d'être un gage de qualité pour les populations voisines et les autorités, un élément différenciant pour les clients de FM France.

Dans le cas présent, aucun site n'a été identifié comme permettant d'assurer sur le long terme et en toute sécurité les activités visées.

- L'Homme est au cœur des activités. Aussi, il est primordial, pour pouvoir assurer la pérennité d'un site, de disposer des ressources humaines adéquates. Pour cela, deux éléments sont importants : la disponibilité de la main d'œuvre et la capacité à la fidéliser.
Pour le premier point, il est important de préciser que les grandes zones logistiques où se trouvent les éventuels bâtiments à vendre sont caractérisées par la mono activité et il y est difficile de recruter et de former le personnel permettant de mener nos activités et garantir la qualité de nos prestations.

Par ailleurs, en ce qui concerne la fidélisation de ses collaborateurs, le groupe FM a fait le choix d'offrir des conditions de travail les plus qualitatives possibles. Aussi, tout nouveau site construit pour FM France vise la certification HQE™ Bâtiment Durable. S'il est convenu que les anciens sites FM ne sont pas dans ce cas, il n'est pas envisageable d'investir dans un nouveau projet sans que ce sujet ne soit au cœur de la décision. Aussi, l'achat de sites existants disponibles sur le marché mais qui ne présenteraient pas des conditions de travail conformes au référentiel FM France ne pourrait être envisagé.

- Positionner notre projet sur des friches industrielles n'a pas été possible non plus. En effet, d'une part les friches identifiées ne présentent pas des superficies suffisantes. Et d'autre part, lorsque qu'une friche est identifiée, il s'agit rarement d'un terrain sur lequel les opérations de démolition et éventuellement de dépollution auront été menées au préalable. Aussi, les vendeurs visent systématiquement la valorisation du ou des bâtiments qui s'y trouvent. Cet état de fait conduit à l'impossibilité de mener à bien notre projet puisque les bâtiments en question ne sont pas utilisables pour mener nos activités en respectant la réglementation applicable. Leur démolition est donc indispensable. Or il n'est absolument pas économiquement viable de les financer pour les démolir ensuite.

7.2 Achat de terrain et construction

La deuxième option pour mener à bien le projet est l'achat d'un nouveau terrain à construire.

Dans cette démarche, il est important de bien situer l'implantation :

- Tel qu'indiqué précédemment, il est crucial de sonder bassin d'employabilité : comme présenté dans le descriptif du présent dossier, FM France développe avec ses clients diverses activités de conditionnement à façon, de préparations de commandes spécifiques, etc... Les plateformes exploitées ne sont pas que de simples espaces de stockage, elles constituent de véritables outils de travail et nécessitent donc pour fonctionner d'une main d'œuvre nombreuse, diversifiée et qualifiée.
- L'impact environnemental est pris en compte aussitôt que possible. Aussi, les implantations en zones dédiées aux activités économiques sont prioritaires. Dans le cas présent, le positionnement dans la ZAC Saint Eutrope créée il y a quelques années sur la base d'une étude d'impact instruite par les services de l'administration et présentée au public, répond parfaitement à la problématique.
- Le maillage des sites FM est également pris en compte dans l'analyse. L'objectif étant qu'ils puissent tous se développer tout en gardant la possibilité de se compléter lorsque cela est nécessaire (par rapport aux besoins clients : types de produits, types d'activités, calendriers,

optimisation du transport...). Aujourd'hui, plusieurs autres sites FM France sont autorisés et en fonctionnement total ou partiel sur en proche et plus lointaine région parisienne ainsi qu'à proximité d'Orléans. Le positionnement du projet sur la ZAC Saint Eutrope permet de compléter parfaitement le maillage des sites FM.

Cela permettra de répondre aux besoins de la population en disposant d'une chaîne de distribution performante. FM France se positionne dans ce cadre comme un acteur de référence. Aussi, afin de pouvoir tenir sa position, il lui est nécessaire de disposer de réserves de possibilités d'accueil.

Pour cela, la seule solution est de bénéficier d'autorisations administratives d'avance. En effet, les délais commerciaux n'étant absolument pas compatibles avec les délais de constitution et d'instruction de demande d'autorisations environnementales, il est nécessaire de les anticiper. C'est dans cet esprit que nous présentons la présente demande.

L'efficacité de cette stratégie se traduit par la croissance stable de l'entreprise depuis de nombreuses années, et pousse à continuer son développement.

Au regard de tous ces éléments, le positionnement du projet dans la ZAC Saint Eutrope est apparu comme étant la meilleure solution à mettre en œuvre. Pour rappel, le projet consiste en une extension d'un site existant, extension ayant lieu sur un terrain dont FM est déjà propriétaire.

7.3 Le site d'Escrennes

Escrennes se situe dans le Loiret, département limitrophe de l'Île-de-France.

Le site est implanté dans une ZAC qui a été autorisée et ne limite pas l'implantation de ce type d'activités. L'analyse des besoins pour la ville et la communauté de communes a mené à la réalisation de cette ZAC, ce qui signifie que FM France est implanté dans une zone qui lui est favorable, et qu'elle apporte une réponse à certaines problématiques de la commune (en emplois notamment).

FM France dispose déjà de plusieurs plateformes autorisées et en exploitation dans la région, mais vise dans ce cas la possibilité d'accueillir de nouveaux clients qui ne pourraient pas aller ailleurs. Ce changement de stratégie pourrait par exemple permettre d'accueillir des clients des domaines pharmaceutique ou cosmétique, ou des fabricants de typologies de produits spécifiques. La plateforme d'Escrennes offre en effet des possibilités plus larges pour les produits dangereux.

8 Mesures d'évitement, réduction et compensation envisagées, et leurs modalités de suivi

8.1 Trafic et accès

8.1.1 Accès, livraisons et expéditions

Deux entrées pour les véhicules légers ainsi que pour les poids-lourds permettent d'accéder à la plateforme.

L'accès des véhicules poids-lourds sur la voie publique a une largeur suffisante. Une visibilité permanente est assurée. Une voie de circulation permet d'accéder aux quais extérieurs. La circulation est réglementée dans l'établissement. Tous les chargements et déchargements des produits ont lieu à l'intérieur de l'enceinte de l'entrepôt. Le départ des poids lourds s'effectue vers la ZAC grâce à un embranchement dimensionné pour la sortie des poids lourds.

8.1.2 Trafic : véhicules légers

Des solutions sont mises en place afin de limiter les impacts de déplacements de collaborateurs avec leurs véhicules thermiques classiques sur leur lieu de travail. Cela passe par une large sensibilisation de FM France à ses collaborateurs sur la mobilité durable: covoiturer, emprunter des transports en commun, venir en vélo ou à pieds, utiliser une voiture hybride ou électrique... De plus, dans la conception même de ses sites, FM envisage des solutions alternatives: installation de bornes de recharge pour véhicules hybrides rechargeables et électriques, délimitation de places de stationnement pour le covoiturage (plus proches de l'entrée), installation d'abris vélos...

8.1.3 Trafic : poids-lourds

FM France est engagée sur la réduction des impacts relatifs au transport des marchandises :

- 1) Etude de la possibilité de transférer une partie de ses activités sur le réseau ferroviaire ;
- 2) Mutualisation des ressources logistiques et des flux de différents clients (pooling) ;
- 3) Amélioration du taux de remplissage des camions (pooling) ;
- 4) Réduction des trajets de camions vides (pooling) ;
- 5) Amélioration de l'efficacité des camions : en France, ce sont 96 % des camions qui suivent les normes Euro 5 et Euro 6 ;
- 6) Réduction des émissions carbone de l'énergie utilisée par les camions : FM France suit de près les innovations en la matière : biocarburant, hydrogène, ...

8.1.4 Parking et plan de circulation

Une deuxième zone de parking pour véhicules légers est créée pour le projet d'extension du site. Elle permet d'accueillir l'ensemble du personnel et des visiteurs. Un deuxième parking poids-lourds est également créé.

Les parkings sont dimensionnés afin d'éviter tout stationnement sur la voie publique.

8.2 Environnement

Suite à la réalisation de l'étude d'impacts écologiques et zones humides, le bureau d'étude a émis les mesures suivantes.

8.2.1 Mesure d'évitement des impacts

ME1 : Evitement en phase travaux – Implantation des zones de dépôt (même temporaire), des accès, etc, hors des secteurs d'intérêt écologique (point d'eau temporaire à Crapaud calamite)

La zone d'implantation du crapaud calamite sera protégée et délimitée par un balisage mis en place par un écologue.

Les coûts de cette mesure seront intégrés aux coûts du chantier.

8.2.2 Mesures de réduction des impacts en phase travaux

MR1 : Signalisation des secteurs sensibles à proximité du chantier

Le secteur sensible (point d'eau temporaire à Crapaud calamite) sera signalé par un balisage et si besoin par un panneau d'avertissement afin d'alerter et sensibiliser le personnel du chantier. Il sera vérifié régulièrement et remis en état. Le balisage sera mis en place par un écologue.

Les coûts de cette mesure seront intégrés aux coûts du chantier.

MR2 : Utilisation d'espèces indigènes pour les plantations et les ensemencements

Pour les ensemencements et les plantations prévus dans le cadre de l'aménagement des délaissés verts et de la végétalisation des bassins, un mélange d'espèces indigènes adaptées aux conditions écologiques locales sera utilisé. L'objectif est la réduction de la banalisation du cortège floristique local. Cela offrira par ailleurs un meilleur taux de reprise.

Semis prairiaux : La densité des semis prairiaux sera de 30kg/ha. Cette densité est volontairement faible, permettant à la flore spontanée de s'exprimer. Un mélange de graines composé de graminées

et de légumineuses sera utilisé. Pour une meilleure reprise et efficacité le semis s'effectuera en fin d'été/début d'automne ou en début de printemps.

Plantations ligneuses : De jeunes plants forestiers pourront être mis en terre après le semis prairial. Des essences indigènes issues de souche régionales seront utilisées.

Il est interdit d'utiliser des cultivars ornementaux.

Les plantations seront réalisées de novembre à mars.

Plantations héliophytiques : Ce type de formation pourra être mis en place au niveau du bassin de rétention. Une végétalisation d'amorce sur 20% seulement des groupements héliophytiques à reconstituer est recommandé, compte-tenu de la forte dynamique naturelle de colonisation de ces végétaux. La végétalisation sera réalisée à l'aide d'espèces indigènes et d'écotypes locaux en bannissant l'utilisation de variétés ornementales.

La période d'intervention sera adaptée en fonction du mode d'approvisionnement et de la technique choisie. La meilleure saison est généralement le printemps (mai-juin), début de la période de croissance, car cela permet aux végétaux de bien s'enraciner et de se développer durant l'été.

Les coûts de l'ensemble de ces mesures seront intégrés aux coûts du chantier.

MR3 : Décapage des terrains en dehors des périodes sensibles pour les oiseaux

La réalisation des travaux de préparation des terrains en dehors d'une période allant de mars à juillet inclus permettra de limiter les impacts sur l'avifaune (Alouette des champs par exemple). En effet, les travaux de terrassement au niveau des sols recouverts de végétation seront ainsi menés hors période de reproduction des espèces afin de limiter le risque de destruction de nids, d'individus ou de dérangement.

Cette mesure n'a pas de coût spécifique.

MR4 : Mise en pratique des mesures de prévention classiques des pollutions

L'ensemble du personnel encadrant les travaux sera formé sur les procédures à suivre en cas d'incident. Un kit anti-pollution sera présent dans chaque engin. Les engins seront de bonne qualité et entretenus sur des aires étanches.

Cette mesure n'a pas de coût spécifique.

MR5 : Interdiction de laver et de faire la vidange des engins à proximité des secteurs sensibles comme le point d'eau temporaire à Crapaud calamite

Ces opérations seront réalisées sur des surfaces imperméables vouées à ces tâches.

Cette mesure n'a pas de coût spécifique.

MR6 : Réaliser un tri différencé des premiers horizons de surface de terre végétale lors des décapages

Ceci permettra de maintenir au maximum leurs caractéristiques physiques afin de pouvoir les utiliser ensuite sur les espaces verts à végétaliser.

Les coûts de cette mesure seront intégrés aux coûts du chantier.

MR7 : Eviter la formation de trous d'eau (ornières ou autre) sur le chantier durant une période trop importante (supérieure à une semaine).

Cette mesure a pour objectif d'éviter la colonisation du chantier par le Crapaud calamite.

Cette mesure n'a pas de coût spécifique.

8.2.3 Mesures de réduction des impacts relatifs aux espèces exotiques envahissantes

MI1 – Utilisation d'engins non contaminés par des espèces envahissantes

L'enjeu vis-à-vis de ce type d'espèces est assez faible au sein de l'aire d'étude car aucune espèce à problème n'a été observée dans les zones d'emprise.

Afin d'éviter l'apport de nouvelles espèces sur le chantier, il sera important de veiller à ce que les engins ne proviennent pas de secteurs envahis par des espèces invasives et si besoin, il faudra veiller à laver les engins avant leur arrivée sur le chantier.

Une attention particulière devra être apportée à la provenance des engins et au lavage régulier et minutieux des engins en cas de provenance d'un secteur infesté.

Les coûts de cette mesure seront intégrés aux coûts du chantier.

MI2 : Veille du site pour rechercher une éventuelle contamination par l'Ambroisie à feuilles d'armoïse

Bien que cette espèce n'ait pas été observée au sein de l'aire d'étude, elle représente une menace importante pour la santé publique à cause de ses forts risques allergisants. Dans le but de lutter contre

la propagation de cette espèce, il est préconisé de réaliser un suivi de chantier régulier. Une recherche de l'Ambroisie à feuille d'armoise devra être réalisée dans le périmètre du chantier. Cette recherche devra être effectuée par un botaniste expérimenté ou par une personne formée à la reconnaissance de l'espèce.

Les coûts de cette mesure seront intégrés aux coûts du chantier.

MI3 : Gestion de l'Ambroisie à feuilles d'armoise sur de faibles surfaces

Si l'aire d'étude venait à être colonisée par l'Ambroisie à feuille d'armoise, un arrachage manuel serait à réaliser à partir du mois de juin jusqu'à octobre, avant la montée en graine de l'espèce. Un contrôle régulier (une fois par mois) des repousses devra être fait, accompagné d'un arrachage systématique des nouvelles pousses. Les déchets végétaux devront être placés dans un contenant fermé jusqu'à pourrissement/fermentation.

Les coûts de cette mesure seront intégrés aux coûts du chantier.

MI4 : Gestion de l'Ambroisie à feuilles d'armoise sur de grandes surfaces

Si une importante population venait à coloniser l'aire d'étude, un terrassement des 15 premiers centimètres de terre abritant l'espèce devra être effectué.

Les coûts de cette mesure seront intégrés aux coûts du chantier.

MI5 : Devenir des terres infectées par les graines d'Ambroisie à feuilles d'armoise

Les graines d'Ambroisie pouvant rester viables 40 ans, les terres infestées devront être amenées dans une déchetterie agréée pour ce type de déchet. Après toute intervention dans les secteurs infestés, les engins devront être lavés soigneusement afin d'éviter toute propagation des graines dans des secteurs sains.

Les coûts de cette mesure seront intégrés aux coûts du chantier.

8.2.4 Mesures compensatoires

Le projet n'aura aucun impact résiduel significatif sur des espèces végétales, animales ou sur des habitats naturels à enjeux et sur les milieux ordinaires.

Aucune mesure compensatoire n'est nécessaire.

8.2.5 Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement visent à canaliser, coordonner ou maîtriser les effets du projet.

MA1 : Formation du personnel de chantier

Une formation du personnel encadrant le chantier à la prise en compte des problématiques écologiques lors des travaux, notamment dans les secteurs particulièrement sensibles (point d'eau temporaire à Crapaud calamite) pourra être réalisé. La pédagogie est dans ce cadre un atout augmentant les chances d'une mise en œuvre convenable des dispositifs prévus pour réduire les impacts sur le milieu naturel.

Les coûts de cette mesure seront intégrés aux coûts du chantier.

MA2 : Valoriser écologiquement les délaissés verts

L'objectif est de réaliser une gestion des espaces verts afin de favoriser l'avifaune, l'entomofaune et la flore durant l'exploitation, en réalisant un entretien extensif : deux fauches annuelles (juin/juillet et septembre/octobre), non-usage de produits phytosanitaires pour l'entretien, taille douce des ligneux...

Le coût de cette mesure est intégré aux coûts d'exploitation.

8.3 Terres, sol et sous-sol

8.3.1 Risque de pollution - déversement

Pour éviter et réduire les risques de déversements, les mesures suivantes sont mises en place :

- Les manipulations de bidons, fûts,... sont confiées à du personnel qualifié et informé des risques présentés par les produits qu'ils contiennent ;
- Certains produits sont placés sur des rétentions, quand le mode de stockage et la dangerosité le nécessitent ;
- En cas de déversement accidentel, des produits absorbants identifiés et disponibles à proximité des zones de stockage et de manutention permettront aux opérateurs d'absorber le liquide. Ces derniers seront formés sur l'action à conduire, et le sol sera nettoyé. Les déchets ainsi produits seront traités comme des déchets dangereux et éliminés suivant une filière adaptée ;
- Il n'y aura aucun conditionnement en vrac dans l'établissement.

SUIVI : Les éventuels bacs de rétention font l'objet d'un contrôle visuel périodique. La disponibilité des kits absorbants est régulièrement vérifiée par l'équipe maintenance et QHSE du site. Les collaborateurs sont formés à leur utilisation.

8.3.2 Risque de pollution – sinistre

En cas de sinistre, un déversement important a lieu.

Les eaux de sinistre sont collectées dans les bassins de rétention étanches. Ceux-ci sont mis en confinement via les pompes de relevage. Les eaux sont analysées et en fonction des résultats, elles sont soit rejetées, soit pompées et traitées par une entreprise spécialisée.

Tous les réseaux et les bassins sont étanches. Par ailleurs, les voiries sont étanches.

Trois piézomètres sont présents sur le site existant. Deux nouveaux piézomètres seront installés (1 en amont, 1 en aval) sur le site de l'extension afin de suivre la qualité des eaux souterraines.

SUIVI : Des curages des réseaux et du bassin seront réalisés selon un planning de maintenance adapté. Les eaux souterraines seront prélevées et analysées à intervalles réguliers.

8.4 Eau

8.4.1 Approvisionnement et consommation

Un compteur et un dispositif de disconnexion sont installés sur le réseau d'alimentation en eau potable. Les équipements de distribution d'eau (robinets, toilettes, douches...) sont choisis en fonction du débit qu'ils utilisent.

Deux cuves de récupération des eaux pluviales sont présentes sur le site (une sur le site existant et une sur l'extension).

SUIVI : Le compteur fait l'objet d'un relevé mensuel, et le dispositif de disconnexion est entretenu régulièrement.

8.4.2 Rejets

Eaux pluviales :

Les eaux pluviales de toiture et de voirie sont collectées séparément. Les eaux de voiries sont au préalable traitées par un séparateur d'hydrocarbures. L'ensemble est collecté dans le bassin de rétention étanche avant de rejoindre le système de gestion de la ZAC.

Eaux de sinistre :

En cas de sinistre, les eaux d'extinction sont collectées par le réseau de voirie et acheminées vers le bassin de rétention qui est mis en confinement. Après le sinistre, les eaux de sinistre collectées dans le bassin de rétention seront analysées et, au besoin, pompées par un organisme agréé et traitées conformément à la réglementation en vigueur.

Le bassin de rétention est équipé d'une géomembrane étanche.

Eaux usées/résiduaires :

Les eaux usées seront de nature domestiques (eaux du réfectoire, des vestiaires et sanitaires) et non domestiques (eaux de lavage des sols, chariots et poubelles). L'ensemble de ces eaux est traité sur le site par un système d'assainissement non collectif qui consiste en un système écologique et autonome : la phytoépuration. Le traitement est assuré par un massif filtrant (constitué de sable, de gravillons et de gravier drainant) planté de roseaux.

Les eaux usées traitées sont ensuite collectées dans le réseau d'eaux pluviales des toitures puis acheminées vers le bassin de rétention.

Trois dispositifs d'assainissement collectifs sont installés sur la plateforme existante. Deux nouveaux dispositifs d'assainissement seront installés pour traiter les eaux usées provenant de l'extension de la plateforme.

SUIVI : Les réseaux aériens font l'objet de contrôles visuels réguliers. Les séparateurs d'hydrocarbures sont contrôlés et vidangés régulièrement par un organisme agréé. Les eaux pluviales de voirie et les effluents domestiques font l'objet d'analyses semestrielles. Les pompes de relevage entre les bassins de rétention et le point de rejet sont régulièrement testées et, le cas échéant, font l'objet de mesures de maintenance nécessaires afin de garantir leur fiabilité en cas de sinistre.

8.5 Air

Des solutions d'optimisation des flux routiers, comme par exemple le « pooling », permettent d'optimiser le transport des produits vers nos clients et de diminuer les émissions diffuses liées au trafic du fait de l'activité de FM France. Cette démarche fait notamment l'objet d'une communication appuyée auprès de nos clients afin de les encourager à optimiser les flux. Les bonnes pratiques de ce type sont particulièrement encouragées dans le cadre de la démarche d'amélioration continue du groupe FM France.

Les rejets canalisés de la chaufferie font l'objet d'un suivi régulier.

8.6 Bruit et vibration

Les véhicules de transport, matériels de manutention et engins de chantier utilisés à l'intérieur de l'établissement sont conformes à la réglementation en vigueur.

L'usage de tout appareil de communication par voie acoustique (sirène, alarme, haut-parleurs...) gênant pour le voisinage est interdit. L'utilisation de ces équipements est réservée à la prévention et au signalement d'incident. Seul un effaroucheur peut être utilisé en toiture pour éloigner les oiseaux

qui détérioreraient les bandes de protection en aluminium (de part et d'autre des murs coupe-feu, permettant d'éviter la propagation d'un incendie par la toiture).

SUIVI : Une nouvelle campagne de mesures acoustiques sera réalisée dans les six mois suivant la mise en service afin de confirmer l'absence de nuisances sonores. De nouvelles campagnes seront ensuite réalisées régulièrement. Une éventuelle non-conformité engendrera une recherche des sources sonores responsables. Des dispositions spécifiques à ces installations et/ou activités seront engagées.

8.7 Déchets

Le personnel est sensibilisé au problème de l'élimination des déchets. Un système de tri sélectif est mis en place. Les principales familles de déchets produites sur le site et concernées par cet article sont les cartons, le bois et les plastiques. Ces déchets sont valorisés.

Les bennes louées aux entreprises de courtage de déchets sont regroupées au niveau de la déchetterie. Seuls les déchets inertes y seront entreposés.

Les fûts souillés (huiles de maintenance) sont entreposés sur rétention dans le local maintenance ou au niveau de la zone déchetterie.

SUIVI : Les quantités et types de déchets produits sur la plateforme sont suivis dans le registre des déchets. Les entreprises de traitement émettent un bordereau de suivi à chaque enlèvement de déchets dangereux. Ce bordereau, qui comporte les informations relatives à l'établissement et à la nature des déchets, les accompagne jusqu'à l'installation d'élimination. Celui-ci est ensuite renvoyé par l'éliminateur pour justifier de son traitement. Ces documents sont archivés et tenus à la disposition des administrations.

8.8 Energie

Comme indiqué au chapitre 3.7, les activités logistiques telles que l'entreposage et le transport consomment de l'énergie et émettent des gaz à effet de serre (GES).

Le 28 juin 2020, FM Logistic est devenu membre du Pacte Mondial des Nations Unies, rejoignant ainsi le cercle des entreprises internationales engagées en faveur du développement durable. L'entreprise s'engage à respecter et promouvoir 10 principes, notamment en matière d'environnement.

Le groupe publie un rapport d'impact annuel depuis 2019. Ce rapport s'inscrit dans la stratégie de l'entreprise d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2030.

Les éléments déjà mis en pratique et/ou à venir au niveau groupe sont les suivants :

- Pooling : mutualisation des transports de plusieurs industriels.
- City Login : offre de logistique urbaine conçue par les équipes FM Logistic dès 2014.
- Efficience des camions
- « Achats responsables » : le groupe FM a pour objectif d'ici 2023 de contracter avec 10% de transporteurs qui suivent la charte ADEME et 10% de transporteurs qui ont le label CO₂.
- Mise à l'arrêt des moteurs des engins de manutention en dehors de leur utilisation ;
- Mise à l'arrêt des moteurs des véhicules poids-lourds lors des opérations de chargement et de déchargement ;
- Réduction de 60 % des émissions carbone de l'énergie utilisée par les camions
- Projet de développement de H2 Hub
- Sensibilisation au covoiturage des collaborateurs
- Installation de bornes de recharge pour véhicules hybrides rechargeables et électriques
- Isolation thermique des bâtiments ;
- Suivi des consommations ;
- Eclairage LEDs de faible consommation ;
- Chauffage limité des bâtiments de stockage ;
- Achat d'électricité verte
- Mise en œuvre de panneaux photovoltaïques en ombrières et en toiture
- Certification NF HQE™ Bâtiments Tertiaires au niveau Exceptionnel.

SUIVI : La consommation énergétique annuelle est suivie par l'équipe maintenance du site.

L'installation des ombrières et des panneaux en toiture permettra de produire de l'électricité à faible bilan carbone, qui sera autoconsommée et/ou injectée sur le réseau public d'électricité.

8.9 Biens matériels, patrimoine culturel et paysages

La plateforme FM France se situe dans la ZAC Saint Eutrope, à vocation industrielle et artisanale. Le traitement architectural et volumétrique permet d'aborder la plateforme comme une entité et non comme une accumulation de bâtiments distincts. D'autre part, le traitement des bureaux, des auvents et des rampes contribue à affirmer une image globale des bâtiments, en leur conférant des qualités de proportion et d'échelle.

Les matériaux employés, les couleurs (dominante gris métallisé avec rehausse de couleurs vives venant souligner ponctuellement des éléments architecturaux) contribuent à affirmer l'unité de l'opération, et à constituer une « image » forte de la plateforme et donc de l'ensemble de la zone.

8.10 Mesures de protection de l'environnement pendant la phase chantier

Le principe de la charte « Chantier Vert » a été retenu car elle est évolutive, facile à mettre en œuvre et permet d'anticiper sur la réglementation. Cette charte « Chantier Vert », initiée à l'origine par l'ADEME et écrite en concertation avec différents partenaires, est une démarche volontaire participative et partagée. Elle permet à tous d'avoir les mêmes objectifs :

- limiter les risques et les nuisances causées aux riverains du chantier ;
- limiter les risques sur la santé des ouvriers ;
- limiter les pollutions de proximité lors du chantier ;
- limiter la quantité des déchets de chantier mis en décharge ;
- limiter les impacts sur la biodiversité et sur le milieu environnant en général ;
- avoir un document commun de référence compréhensible par tous les acteurs du projet de construction.

Dans ce cadre, plusieurs indicateurs sont suivis de près : la quantité de déchets et leur valorisation, les consommations d'eau et d'énergie, les consommations en carburant des engins de chantier... De plus, des photos doivent être prises régulièrement, notamment pour attester de l'installation de bons matériaux (par exemple, les caractéristiques de l'isolant ne peuvent pas être vérifiées à la livraison du bâtiment).

9 Remise en état du site

Le site aura vraisemblablement pour usage futur des activités économiques ou artisanales.