

FM France SAS  
M. François REGNIER  
Rue de l'Europe  
57 370 Phalsbourg

Préfecture de Seine-et-Marne  
Monsieur le Préfet  
2 rue des Saints-Pères  
77 000 Melun

*Affaire suivie par :*

*Sarah KNEFATI  
Ingénieure Environnement Industriel et Urbanisme - NG Concept  
06 73 73 39 11  
sknefati@ngconcept-ec.com*

Phalsbourg, le 22 janvier 2024

**Objet :** Dossier FM France à Nangis – Réponse à l'avis de la MRAe

**LR/AR :**

Monsieur le Préfet,

Nous avons déposé le 31 janvier 2023 un dossier de demande d'autorisation au titre des ICPE classé Seveso Seuil Bas pour notre projet de plateforme logistique FM France à Nangis.

Le 27 octobre 2023, vos services et la mairie de Nangis ont saisi conjointement la MRAe d'Ile-de-France. L'avis de la MRAe a été rendu, et vous trouverez ci-après toutes les réponses que nous formulons aux recommandations.

Nous en profitons par ailleurs pour modifier le dossier suite à échanges avec le SDIS et la DRIEAT. Afin de répondre à l'article VI.3 de l'arrêté du 24 septembre 2020 relatif au stockage de liquides inflammables (20 % de réserve en eau supplémentaire), nous augmentons la taille de notre cuve d'eau. Et la rubrique 4755-2 est intégrée dans la 4755-1, par accord avec le service instructeur sur la lecture à avoir. Le dossier est modifié en couleur (articles 3.3, 5.2 et 7.1 du Descriptif ; résumé non technique de l'étude d'impact ; bilans de conformité ; plans).

Toutes les modifications réalisées dans le dossier ont été marquées par une couleur différente pour faciliter la compréhension de cette réponse.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, nos plus sincères salutations.

François REGNIER  
Pour ordre, Pierre ORSATTI



Afin de faciliter la lecture et la compréhension du dossier présenté en enquête publique, nous avons fait le choix de modifier le dossier sur la base des éléments décrits dans ce mémoire de réponse. Il est ainsi autoportant.

Afin de permettre au lecteur d'identifier les modifications apportées (et avoir un repère visuel sur le dossier sur lequel la MRAe a émis son avis), les changements apportés apparaissent clairement en couleur.

## Recommandation 1

L'Autorité environnementale recommande de :

- reprendre le projet en fonction des recommandations de son avis du 3 novembre 2020 ;
- consolider l'étude d'impact pour intégrer les éléments nouveaux présentés dans le cadre des demandes d'autorisation.

Reprise du projet en fonction des recommandations de l'avis du 3 novembre 2020

La MRAe recommande de :

- préciser l'état d'avancement de la zone d'aménagement concerté « Nangis Actipôle », les modifications éventuelles qui lui ont été apportées depuis 2013 et ses perspectives d'évolution ;
- justifier, au regard de ses incidences potentielles, l'articulation du projet de plateforme logistique avec le programme d'aménagement de la ZAC.

La réponse de 2020 a été la suivante : « Aménagement 77, assistant à maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne (CCBN) sur la ZAC Nangis Actipôle, a développé ces points dans le document en annexe à ce courrier. » Le document reste annexé à la présente réponse.

Réponse à ce point dans le document :

*La Zone d'Aménagement Concerté de NangisActipôle a vu son Dossier de Réalisation approuvé par le Conseil Communautaire de la Brie Nangissienne le 27 juin 2013. Le Dossier de Réalisation a permis d'affiner le programme des équipements publics de la ZAC ainsi que le programme global de*

construction. Pour mémoire le dossier de création approuvé en 2011 prévoyait un programme global de construction de 225 000m<sup>2</sup> SHON là où le dossier de réalisation a défini cet objectif à 195 000m<sup>2</sup>.

La programmation du dossier de réalisation définissait des parcelles de dimensions diversifiées afin de pouvoir accueillir des activités économiques diversifiées (bureaux, service, logistique, PMI, PME). Il est indiqué dans le dossier de réalisation que le parcellaire de principe envisagé lors de l'approbation du dossier de réalisation sera amené à s'adapter en fonction de la commercialisation et du besoin des futurs acquéreurs.

Le 24 septembre 2013 il a été confirmé par le Conservateur Régional de l'Archéologie d'Ile-de-France Monsieur Bruno Foucray la confirmation qu'aucune prescription d'archéologie préventive ne sera formulée pour la ZAC.

Le 08 août 2014, par arrêté préfectoral n°2014/DCSE/E/024, a été obtenu l'autorisation, au titre de la Loi sur l'Eau, à réaliser le système d'assainissement des eaux pluviales de la ZAC NangisActipôle.

Ainsi toutes les autorisations environnementales et administratives permettant la réalisation de la ZAC ont été obtenues.

Début de l'année 2017 a commencé le chantier de la première phase de viabilisation de la ZAC correspondant aux amorces de voirie. Au cours du second semestre de l'année 2020 a débuté le chantier de restauration et d'amélioration de la Zone Humide de Rampillon prévu dans le cadre du Dossier Loi sur l'Eau de la ZAC NangisActipôle en compensation de la zone humide impactée par la viabilisation de la ZAC NangisActipôle.

Le programme global de construction indiquait un phasage commercialisation envisagé par secteur et adaptable en fonction des besoins de la commercialisation. Ainsi le premier acquéreur ayant signé une promesse de vente avec la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne s'avère être le projet de plateforme logistique.

Le projet de plateforme logistique présenté prévoit de développer 61 500m<sup>2</sup> de surface de plancher sur les 195 000m<sup>2</sup> SDP prévus dans le programme global de construction.

L'implantation d'un projet de plateforme logistique sur la ZAC, activité prévue dans le programme global de construction du Dossier de Réalisation de la ZAC, a été travaillé en partenariat avec la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne et son Assistant à Maîtrise d'Ouvrage, la SEM Aménagement 77. Il a été décidé d'implanter le projet sur la partie nord du périmètre opérationnel de ZAC là où était prévu depuis le Dossier de Création d'implanter le ou les projets d'entreprises nécessitant de grandes emprises foncières. Le parcellaire de principe indiqué dans le programme de construction du Dossier de Réalisation

de 2016 a donc évolué pour tenir compte des besoins des acquéreurs ainsi qu'il est défini dans le Dossier de Réalisation.

Afin de créer les meilleures conditions pour l'implantation de la plateforme logistique sur la ZAC, au regard des implantations futures d'entreprises, la maîtrise d'ouvrage de la ZAC travaille à différencier les itinéraires de circulations des poids lourds et des véhicules légers engendrés par la plateforme logistique au sein du réseau viaire de la ZAC. Il est prévu, lors de la seconde phase de viabilisation de la ZAC, de rallonger la boucle viaire Ouest jusqu'à la voirie d'entrée de ZAC.



Figure 1 : Plan masse AVP de la ZAC NangisActipôle. Source : Etudes d'Avant-Projet de la Phase 2 de viabilisation de la ZAC NangisActipôle

De même il est envisagé par la maîtrise d'ouvrage, si l'implantation de la plateforme logistique est confirmée, d'adapter le dossier Loi sur l'Eau de la ZAC NangisActipôle afin d'améliorer les qualités écologiques et paysagères du bassin de rétention des eaux pluviales de la ZAC.

Depuis, le plan d'aménagement de la ZAC a été fixé, un Dossier Loi sur l'Eau a été déposé par la CCBN en mai 2020 et des bâtiments de la ZAC sortent de terre. Pour répondre à la demande de compléments suite à l'avis de la DDT sur notre projet, la CCBN a également apporté des éléments d'information à ce sujet :

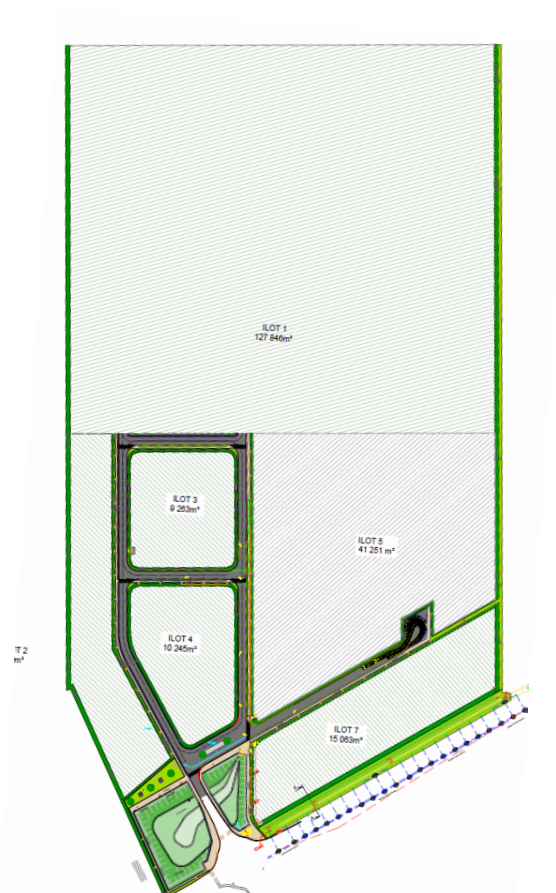
« En termes d'aménagement il paraissait plus cohérent d'implanter la plate-forme logistique en fond de ZAC plutôt qu'en front de zone directement le long de la départementale. A ce jour sur les 21 hectares de terrains commercialisables, seuls 3.5 h sont disponibles. En outre, le lot cédé au promoteur immobilier d'entreprises IPE va permettre de répondre à la demande des artisans, TPE et PME, afin d'offrir une trentaine de locaux clés en mains de surface modulable, ouvert à la vente ou à la location.

Cette solution permet de limiter l'artificialisation des sols par une mutualisation des espaces artificialisés tels les voiries et aires de stationnement, plutôt que de miter la zone par un parcellaire de petits terrains destinés à recevoir un bâtiment de 300 ou 500 m<sup>2</sup>. »

Le paragraphe 1.1 de l'étude d'impact a été développé :

« Au Sud du terrain d'implantation de FM France se trouve le reste de la ZAC Nangis Actipôle. Celle-ci fait en tout 25 ha, pour accueillir diverses activités économiques. D'autres entreprises y sont implantées (sous promesse de vente ou en cours de construction) ; à l'automne 2023, sur les 21 hectares de terrains commercialisables, seuls 3,5 ha sont disponibles. En termes d'aménagement il est apparu plus cohérent à la CCBN (gestionnaire de la ZAC) d'implanter la plateforme logistique en fond de ZAC plutôt qu'en front de zone (directement le long de la départementale). Un lot de 10 ha cédé à un promoteur d'immobilier d'entreprises va permettre de répondre à la demande des artisans, TPE et PME, afin d'offrir une trentaine de locaux clés en mains de surface modulable, ouvert à la vente ou à la location. »

La Figure 2 au paragraphe 2.1 du Descriptif a été modifiée pour faire apparaître le nouveau tracé de la viabilisation de la ZAC :



Le paragraphe 2.1.3 du descriptif a également été développé :

« Il est à noter que la ZAC a été validée par acte administratif par le « dossier de création approuvé par Conseil Communautaire du 29 avril 2011 ». Celle-ci fait en tout 25 ha, pour accueillir diverses activités économiques. D'autres entreprises y sont implantées (sous promesse de vente ou en cours de construction) ; à l'automne 2023, sur les 21 hectares de terrains commercialisables, seuls 3,5 ha sont disponibles. En termes d'aménagement il est apparu plus cohérent à la CCBN (gestionnaire de la ZAC) d'implanter la plateforme logistique en fond de ZAC plutôt qu'en front de zone (directement le long de la départementale). Un lot de 10 ha cédé à un promoteur d'immobilier d'entreprises va permettre de répondre à la demande des artisans, TPE et PME, afin d'offrir une trentaine de locaux clés en mains de surface modulable, ouvert à la vente ou à la location. »

La MRAe recommande que :

- que compte tenu des incertitudes sur les quantités effectivement stockées à chaque instant dans l'entrepôt, l'autorité responsable de l'autorisation ICPE impose un dispositif particulier de suivi du stock et de sa gestion ;
- l'opportunité de constituer une commission locale d'information (CLI) soit étudiée.

La réponse de 2020 concernant le premier point a été la suivante : « Comme détaillé en paragraphes 6.7.4 du Descriptif, paragraphe 1.4 de l'étude d'impact et paragraphe 4.4 de l'Étude de Dangers, lors de l'exploitation du site un logiciel de gestion du stock (WMS – Warehouse Management System) sera mis en place. Si les clients utilisent différents WMS, un requêteur sera installé. Il s'appelle « E-dago » et consolide les informations des WMS tout en permettant un suivi au plus près. Les marchandises sont gérées par rubrique ICPE et par cellule. Toutes les conditions de stockage (limitation de certaines rubriques - en pourcentage par exemple -, conditions sur le conditionnement, incompatibilités éventuelles...) sont intégrées au logiciel qui interpelle l'utilisateur en cas de mauvaise gestion ou de limite approchée. L'outil permet de plus de réaliser des exports et de garder l'historique de ces derniers si besoin. »

Dans le présent dossier, un paragraphe a été ajouté en plus dans le Descriptif, au paragraphe 7.1 Rubriques ICPE, sous le tableau des rubriques : « En effet, les limitations des quantités de produits et la règle de cumul seront suivies via un outil de monitoring et d'alerte rattaché au WMS (Warehouse Management System - via extraction). Ce monitoring quotidien permettra de refuser de la marchandise en cas d'atteinte du seuil Seveso Haut.

Le WMS fait des extractions de stocks automatiques régulières. Ces extractions font apparaître des alertes quand le seuil est en passe d'être atteint (généralement quand il reste une marge de 10 à 20%).

*A ce moment-là, le client est prévenu et il lui est demandé d'arrêter d'approvisionner sur la ou les rubriques concernées. La marge est large parce que les prévisions de livraisons sont définies des jours avant l'arrivée du camion ; il faut donc laisser au client le temps de s'organiser. Si les documents annonçant une livraison prévue font apparaître un risque de dépassement malgré les alertes, alors une consigne est donnée au poste de garde de ne pas laisser entrer le camion sur la plateforme. »*

Rappelons par ailleurs que FM France se conformera en tous points à la réglementation applicable, dont l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 modifié le 24 septembre 2020 qui impose une extraction hebdomadaire des stocks de produits non dangereux et une extraction quotidienne pour les matières dangereuses et les liquides et solides liquéfiables combustibles. La DRIEAT, autorité responsables des ICPE, pourra, lors d'inspections du site, vérifier la bonne réalisation de ces extractions.

La réponse de 2020 concernant le second point a été la suivante : « Le décret n°2012-189 du 7 février 2012 a remplacé la notion de CLI par celle de CSS (Commission de Suivi de Site). Cette commission est instaurée par le préfet et est obligatoire lorsqu'il y a un arrêté de Servitudes d'Utilité Publiques pour l'ICPE. Il y en aura donc une pour la plateforme FM France à Nangis. »

Le site ne fera désormais plus l'objet de SUP (étant donné le passage de Seveso Seuil Haut à Seveso Seuil Bas). Il appartient à la préfecture et ses services d'imposer une CSS si besoin est, via arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter du site.

**La MRAe recommande de justifier l'absence de solution alternative à la consommation de terres agricoles pour répondre au besoin de stockage que vise à satisfaire le projet de plateforme logistique.**

La réponse de 2020 a été la suivante : « Aménagement 77, assistant à maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne (CCBN) sur la ZAC Nangis Actipôle, a développé ces points dans le document en annexe à ce courrier. » Le document reste annexé à la présente réponse.

Réponse à ce point dans le document :

*Située aux limites Nord Est de l'urbanisation de la commune de Nangis, dans le centre Sud du département de la Seine et Marne, entre Melun et Provins, elle est à une cinquantaine de kilomètres au Sud Est de Paris. Ce projet d'intérêt régional est porté par la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne.*

*Différentes études préalables ont été menées tant sur la pertinence programmatique que sur le choix du site.*

*Différents sites susceptibles d'accueillir des zones nouvelles d'activités (superficie minimum de 20 ha, desserte satisfaisante, et compatibilité avec les documents d'urbanisme en vigueur) et jugés d'intérêts communautaires, ont ainsi été recensés et envisagés. Le site NangisActipôle est le site retenu par la Collectivité.*

*Le site retenu de la ZAC (lieudit « la Garenne du Châtel »), anciennement agricole, est situé à l'extrémité Nord Est de l'urbanisation communale. Il constitue une zone de transition entre les espaces agricoles et la « ville ». Il est marqué par une faible déclivité avec une pente moyenne inférieure à 0.5%, principalement orientée dans une axe Nord-Sud.*

*Bordé au Sud par la RD 619, dite Route de Provins ou Route de Paris à Bâle, il fait face à une zone industrielle existante située de l'autre côté de la RD 619. Cette zone, d'une surface de 15 ha, accueille 34 entreprises de type industrielles (fonderie, fabrication de matières plastiques, matériel et outillage agricole, transports routiers, équipement industriel, ...), les autres étant implantées en différents endroits de la ville.*

*Il est bordé à l'Ouest par un petit secteur d'activités existant (garage notamment), dont il constituera la continuité directe.*

*L'ensemble de cette zone est situé au nord de la voie ferrée SNCF, relativement éloigné des zones d'habitations.*

*Le secteur bénéficie d'une desserte routière de qualité, avec un maillage fin de routes départementales (RD 619 (ex-RN 19), RD 408, RD 201 et RD 210) qui permettent d'accéder rapidement aux RN 36 ou 104, mais également à l'A 5. Ainsi il est possible de rejoindre le centre de Paris en moins d'une heure, Melun en une demi-heure, Provins en moins de 20 minutes. Les axes principaux de la communauté se rejoignent à Nangis, à proximité du secteur d'étude.*

*Nangis est ainsi située entre Melun (26km) et Provins (20 km), à 35km de Fontainebleau et 60 km de Paris. Elle est à environ 40 minutes de Roissy Charles de Gaulle.*

*Le SDRIF de 2008, sur lequel s'est appuyé la création de la ZAC, comme le SDRIF actuel de 2016 classe le site du projet NangisActipôle en « Secteur d'urbanisation préférentielle » en lui adjoignant 2 pastilles, soit une possibilité théorique de 50 hectares.*



*Dans ce secteur et à proximité immédiate, le SDRIF n'identifie ni espace boisé ou naturel, ni espace vert à créer ou espace naturel à ouvrir au public, ni continuité écologique ou coupure d'urbanisation à maintenir, ni continuité agricole ou liaisons vertes à créer ou à renforcer.*

*Cette zone de 25 hectares est actuellement classée en zone à urbaniser (2AU) au Plan Local d'Urbanisme opposable de la commune de Nangis.*

*Le caractère de la zone 2AU est défini comme suit : « Zone à urbaniser, en extension de la zone industrielle, selon les dispositions réglementaires de la zone urbaine spécialisée UE, affectée aux activités économiques, avec un réseau d'infrastructures à réaliser en continuité des réseaux existants, dans le cadre d'opérations d'ensemble portant chacune sur une superficie de terrain de quatre hectares au moins, intégrant la zone d'aménagement concerté NangisActipôle ».*

*La collectivité souhaite donc ouvrir à l'urbanisation le site, pour mettre en oeuvre un projet d'aménagement d'ensemble à vocation d'activités (bureaux, services, logistique, PMI, PME fortes créatrices d'emplois...), maîtrisé dans le temps et intégré dans son environnement.*

*La vocation de la ZAC NangisActipôle a été confirmée par l'approbation des autorisations administratives et environnementales suivantes :*

- *Dossier de Création de la ZAC NangisActipôle le 22 septembre 2011 ;*
- *Dossier de Réalisation de la ZAC NangisActipôle en juin 2013 ;*
- *Déclaration d'Utilité Publique le 19 juillet 2014 ;*
- *Dossier Loi sur l'Eau le 8 août 2014.*

Aujourd'hui, le terrain est en zone U dans le PLU. D'un point de vue urbanistique, il n'y a donc pas de notion de « consommation de terres agricoles ». Dans le cadre de la promesse de vente du terrain signée avec la CCBN, il a été décidé de mettre à disposition le terrain à titre gracieux à un agriculteur afin de contribuer au soutien du secteur agricole pour la période où aucuns travaux ne sont engagés. Cet accord est temporaire, le terrain ayant de toute façon vocation à accueillir une activité économique.

Par ailleurs, comme explicité en partie 7 de l'étude d'impact, différentes solutions de substitution ont été examinées, sans toutefois apporter d'option satisfaisante.

Finalement, c'est également ce qui a été développé par la CCBN dans le cadre de la réponse à la demande de compléments (mail du 14 septembre 2023) : « Le projet s'implante dans une ZAC d'activités existante, intégrée au PLU de Nangis en zone urbaine (UXe) et ne nécessite donc pas une nouvelle ouverture à l'urbanisation. Comme il a été précisé supra, le projet présente une compacité supérieure à nombre d'entrepôts logistiques existants, que ce soit en termes d'emprise au sol ou de coefficient

d'occupation des sols, (61 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher sur 13 hectares), dans la mesure où il doit s'inscrire sur un parcellaire contraint. La CCBN ne comprend aucune friche au sein de ses zones d'activité, il n'y a donc aucune optimisation du foncier possible. »

**La MRAe recommande de réaliser l'étude paysagère avant la mise à l'enquête publique.**

L'étude paysagère n'était pas présente dans le précédent dossier, mais a été réalisée pour celui-ci. Elle est présente en annexe 5 du DDAE.

**La MRAe recommande de :**

- présenter dans l'étude d'impact la démarche mise en œuvre pour évaluer et maîtriser les risques industriels, ainsi que de décrire de façon non-technique les scénarios d'accident les plus graves d'une part et les plus probables d'autre part ;
- rappeler dans l'étude d'impact les types d'accidents écartés et les raisons qui permettent de garantir l'absence de tels événements ;
- développer l'évaluation des risques de pollution par dégagement de fumées toxiques et retombées sous le panache ;
- préciser les modalités de suivi du fonctionnement des installations et des mesures de réduction des risques liés aux effets d'incendies ou d'explosions ;
- justifier la bonne prise en compte du programme actuel d'aménagement de la ZAC dans l'évaluation des risques et des accidents potentiels sur les autres activités susceptibles d'être développées dans la ZAC.

Suite à cette recommandation dans le précédent dossier, la partie 5 avait été créée. Elle est toutefois complétée dans l'introduction pour plus de clarté et par un paragraphe 5.3 pour la prise en compte de la ZAC :

*« 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, présente en partie 5 du DDAE.*

*Le document décrit en premier lieu l'environnement et les activités du projet, et analyse les potentiels de dangers pour faire une Analyse Préliminaire des Risques (APR). Les phénomènes dangereux sont ensuite*

évalués, pour terminer par étudier chaque accident et placer ceux retenus en fonction de leur probabilité, intensité et fréquence dans la grille MMR (Matrice de Maîtrise des Risques). Elle permet de positionner les accidents potentiels dans des couples probabilité/gravité des conséquences et délimite 3 zones de risque accidentel : risque élevé marquée NON où il faut modifier le projet pour sortir de ces cases, risque intermédiaire marquée MMR dans laquelle une démarche d'amélioration continue est particulièrement pertinente (en vue d'atteindre, dans des conditions économiquement acceptables, un niveau de risque aussi bas que possible) et risque moindre dans laquelle le risque résiduel est modéré et n'implique pas de mettre en œuvre de nouvelles mesures de réduction.

[...]

### 5.3 Prise en compte de la ZAC

FM France est une des premières entreprises à s'installer dans la ZAC. Ainsi, il est impossible de connaître toute la nature des activités présentes au Sud du terrain. Dans la limitation de stockage et la mise en place de mesures de maîtrise des risques, cette inconnue a été prise en compte. Tout a donc été fait pour qu'aucun flux thermique ne sorte au Sud du terrain. Concernant les effets toxiques, l'organisation a été pensée pour qu'aucun flux n'arrive à hauteur d'homme (que ce soit sur la ZAC ou les terrains avoisinants). Il est par ailleurs rappelé concernant ces derniers effets et une potentielle retombée du panache de fumées, que l'entreprise a une obligation de réalisation de prélèvements dans l'environnement suite à un accident. Un contrat cadre est passé avec une entreprise, dont les coordonnées de contact seront intégrées dans le PDI (Plan de Défense Incendie – document d'intervention opérationnelle pour le site et le SDIS en cas d'accident) pour la réalisation rapide des premiers prélèvements dans l'environnement, grâce auxquels les autorités compétentes pourront imposer les mesures adéquates. »

Il faut par ailleurs noter que le dossier mis à disposition du public lors de l'enquête publique comprend l'étude de dangers du site et son résumé non technique, qui répondent extensivement à ces sujets de risques industriels.

La MRAe recommande :

- d'étudier, au regard de la desserte routière du site, le trafic de poids-lourds sur les routes départementales et l'exposition des populations aux pollutions associées ;
- de réaliser, en tenant compte de l'aménagement de la ZAC, une étude complète des déplacements à l'état initial et en situation future, qui permette d'étudier la possibilité de développer les modes de déplacement autres qu'automobile des employés.

Suite à cette recommandation, le dossier a été développé : les paragraphes concernant le trafic, son évaluation et l'évaluation de l'évolution, ainsi que les mesures ERC ont été étoffés.

On peut citer entre autres :

- Le paragraphe 2.8, qui présente l'état initial du trafic routier avec des chiffres issus de mesures entre 2015 et 2019 ;
- Le paragraphe 3.8, avec des estimations d'augmentation du trafic VL et PL sur les routes environnantes et pour rejoindre les grands axes routiers. Une partie évalue aussi les émissions des PL grâce à l'outil EcoTransit World. Ce paragraphe a été complété récemment (suite à la demande de compléments) avec les contournements qui seront demandés aux chauffeurs afin d'éviter les nuisances de leur passage dans le village de La Croix-en-Brie et dans le centre-ville de Nangis. Il est enfin complété dans le cadre de la réponse à cet avis avec l'évaluation des émissions liées au trafic VL (voir plus bas) ;
- Le paragraphe 8.5, qui présente les solutions d'évitement et de réduction du trafic, notamment grâce au pooling (solution de mutualisation des PL développée par FM Logistic).

La MRAe recommande :

- de réaliser un bilan carbone et énergétique du projet de plateforme logistique, qui prenne en compte les opérations d'aménagement et de construction, les déplacements individuels, le trafic de marchandises, ainsi que l'approvisionnement et les consommations énergétiques des installations en phase d'exploitation ;
- de présenter des mesures d'évitement et de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au projet.

Suite à cette recommandation, le dossier a été développé : le paragraphe 8.11 a été ajouté.

Afin d'y répondre plus précisément, la partie 3 de l'étude d'impact a été complétée en deux paragraphes, qui évaluent les incidences notables en cas de mise en œuvre du projet (sur les émissions des véhicules légers et sur le bilan carbone de la construction).

« *3.8.1 Véhicules légers*

[...]

Après l'évolution du trafic sur les axes routiers, il est intéressant d'évaluer les impacts des déplacements des collaborateurs pour aller travailler sur la qualité de l'air.

Les statistiques du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires (<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-de-vehicules-en-circulation-au-1er-janvier-2022>) évaluent que 56% des véhicules personnels roulent au diesel, 44% roulent à l'essence et 0,77% sont électriques (négligés dans cette étude) en 2022.

Selon l'INSEE, les employés font en moyenne 8,1 km entre leur domicile et le travail dans les bourgs ruraux du rural non périurbain tels que Nangis. C'est donc la valeur qui sera considérée ici.

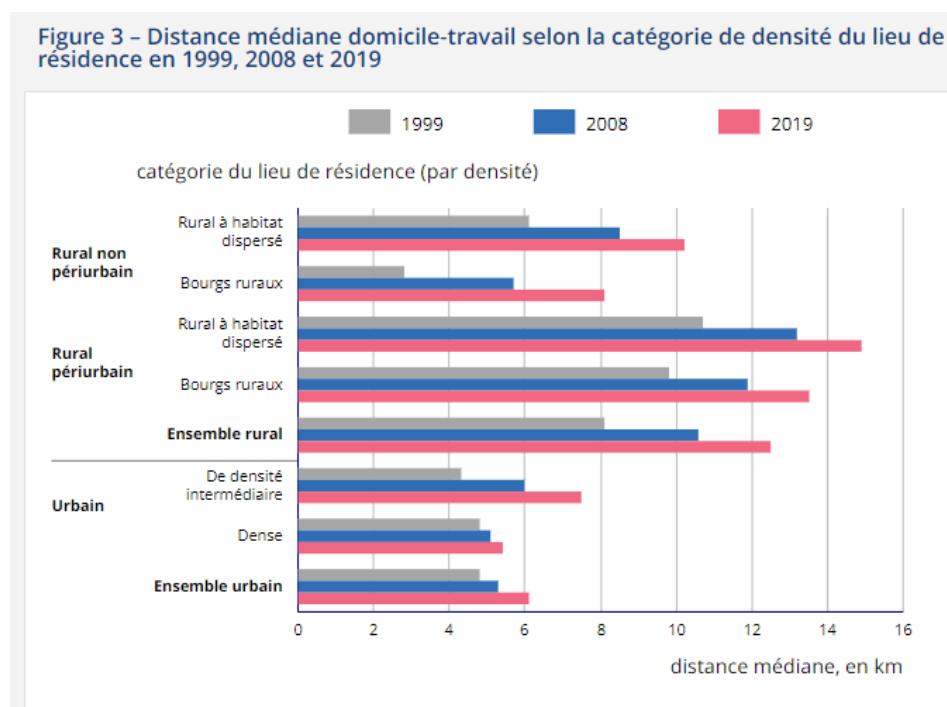


Figure 1 : Distance médiane domicile-travail (source : INSEE)

Par ailleurs, l'étude « Calcul des émissions de polluants des véhicules automobiles en tunnel » de novembre 2012 publié par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie établit une estimation du pourcentage de kilomètres effectués par les véhicules essence et diesel et selon leur norme Euro à horizon 2025.

Tableau 1 : Estimation à horizon 2025 de la part de kilomètres parcourus par carburant selon norme Euro

	Diesel	Essence
<b>Pré-euro</b>	0 %	0 %
<b>Euro 1</b>	0 %	0 %
<b>Euro 2</b>	0,05 %	0,1 %

<i>Euro 3</i>	0,75 %	1,9 %
<i>Euro 4</i>	3,9 %	7,6 %
<i>Euro 5</i>	14,4 %	65 %
<i>Euro 6</i>	80,9 %	25,4 %

Par ailleurs, les normes Euro limitent les émissions de particules :

Tableau 2 : Historique de la réglementation des émissions à l'échappement des véhicules particuliers

Valeurs limites d'émissions en g/km		CO	HC (hydrocarbures)	HC non méthaniques	HC+NOx	NOx	Particules
<b>euro 1</b> <b>1992</b>	essence	2,72	-	-	0,97	-	-
	diesel	2,72	-	-	0,97	-	0,140
<b>euro 2</b> <b>1996</b>	essence	2,2	-	-	0,5	-	-
	diesel	1	-	-	0,7	-	0,08
<b>euro 3</b> <b>2000</b>	essence	2,3	0,2	-	-	0,15	-
	diesel	0,64	-	-	0,56	0,5	0,05
<b>euro 4</b> <b>2005</b>	essence	1	0,1	-	-	0,08	-
	diesel	0,5	-	-	0,3	0,25	0,025
<b>euro** 5</b> <b>2010</b>	essence	1	0,1	0,068	-	0,06	0,005*
	diesel	0,5	-	-	0,23	0,18	0,005
<b>euro 6</b> <b>2015</b>	essence	1	0,1	0,068	-	0,06	0,005*
	diesel	0,5	-	-	0,17	0,08	0,005

\* pour moteur à injection directe d'essence

\*\* janvier 2011 pour tous les véhicules (fin 2009 pour les nouveaux modèles)

Considérant que les 200 collaborateurs viennent avec une voiture personnelle (hypothèse très majorante), cela donne, par type de carburant et norme euro :

Tableau 3 : Estimation à horizon 2025 de la part de kilomètres parcourus par carburant selon norme Euro

	<i>Diesel - 56 %</i> <i>Soit 112 véhicules</i>	<i>Essence - 44 %</i> <i>Soit 88 véhicules</i>
<i>Pré-euro</i>	0	0
<i>Euro 1</i>	0	0
<i>Euro 2</i>	0	0
<i>Euro 3</i>	1	2
<i>Euro 4</i>	4	7
<i>Euro 5</i>	16	57
<i>Euro 6</i>	91	22

Ce qui mène à une estimation des émissions liées aux trajets domicile – travail :

Tableau 4 : Estimation des émissions liées aux trajets domicile travail pour les collaborateurs de la plateforme

Valeurs limites d'émission en g (200 véhicules, 8,1 km)		CO	HC (Hydrocarbures)	HC non méthaniques	NOx	Particules
Euro 3	Essence	$2,3 \times 2 \times 8,1$ = 37,26	$0,2 \times 2 \times 8,1$ = 3,24		$0,15 \times 2 \times 8,1$ = 2,43	
	Diesel	$0,64 \times 1 \times 8,1$ = 5,184			$0,5 \times 1 \times 8,1$ = 4,05	$0,05 \times 1 \times 8,1$ = 0,405
Euro 4	Essence	$1 \times 7 \times 8,1$ = 56,7	$0,1 \times 7 \times 8,1$ = 5,67		$0,08 \times 7 \times 8,1$ = 4,536	
	Diesel	$0,5 \times 4 \times 8,1$ = 16,2			$0,25 \times 4 \times 8,1$ = 8,1	$0,025 \times 4 \times 8,1$ = 0,81
Euro 5	Essence	$1 \times 57 \times 8,1$ = 461,7	$0,1 \times 57 \times 8,1$ = 46,17	$0,068 \times 57 \times 8,1$ = 31,3956	$0,06 \times 57 \times 8,1$ = 27,702	$0,005 \times 57 \times 8,1$ = 2,3085
	Diesel	$0,5 \times 16 \times 8,1$ = 64,8			$0,18 \times 16 \times 8,1$ = 23,328	$0,005 \times 16 \times 8,1$ = 0,648
Euro 6	Essence	$1 \times 22 \times 8,1$ = 178,2	$0,1 \times 22 \times 8,1$ = 17,82	$0,068 \times 22 \times 8,1$ = 12,1176	$0,06 \times 22 \times 8,1$ = 10,692	$0,005 \times 22 \times 8,1$ = 0,891
	Diesel	$0,5 \times 91 \times 8,1$ = 368,55			$0,08 \times 91 \times 8,1$ = 58,968	$0,005 \times 91 \times 8,1$ = 3,6855
<b>TOTAL</b>		<b>1 188,594 g</b>	<b>72,9 g</b>	<b>43,5132 g</b>	<b>139,806 g</b>	<b>8,748 g</b>

Il convient toutefois de préciser que cette évaluation est très largement majorante :

- Elle ne prend pas en compte la part des véhicules électriques ;
- Elle considère que tous les collaborateurs se déplacent avec leur véhicule personnel ; pour autant, une partie prendra les transports en commun, fera du covoiturage ou viendra en vélo ;
- Ces émissions ne viendront pas spécifiquement en addition de la situation actuelle parce que certains collaborateurs travaillant sur le site changeront simplement de destination de travail en y venant.

[...]

### 3.11 Bilan carbone et émissions de GES

A ce stade du projet, il est difficile de réaliser une évaluation fine des émissions globales de gaz à effet de serre. Néanmoins, il est possible de faire certaines estimations.

Les bâtiments du projet se divisent principalement en 2 catégories :

- Des bureaux (bureaux et poste de garde) ;
- Des entrepôts logistiques (entrepôts et locaux techniques).

Le Manuel à l'usage des décideurs – Construire Bas Carbone, de l'Association BBKA (<https://www.batimentbas carbone.org/manuel-bbca-construire-bas-carbone-pour-les-decideurs/>), paru en 2020 indique que dans l'état actuel des connaissances, 1 m<sup>2</sup> de bâtiment tertiaire neuf construit (bureaux), représente environ 1,5 tonne de CO<sub>2</sub> émis sur 50 ans, sur tout son cycle de vie. C'est le « poids carbone unitaire » retenu pour la catégorie « bureaux », étant le plus représentatif de la typologie de bâtiments du projet.

Pour la typologie de bâtiments « entrepôts », la littérature actuelle ne donne pas de valeurs communément acceptées. Aussi, en 2021, le Groupe FM a fait réaliser ses propres analyses de cycle de vie, sur plusieurs projets du Groupe, en suivant la norme EN 15978. Cela a amené à établir le poids carbone de référence à 700 kg CO<sub>2</sub> équivalent par m<sup>2</sup> d'entrepôt, émis sur 50 ans, sur tout son cycle de vie. C'est désormais le poids de référence du Groupe pour la typologie de bâtiment « entrepôts ».

Cela permet l'estimation suivante, état initial du projet, avant réduction des émissions de gaz à effet de serre :

Tableau 5 : Etat initial du bilan GES

Typologie de bâtiments	Surface des bâtiments (m <sup>2</sup> )	Poids carbone unitaire sur tout le cycle de vie (kg CO <sub>2</sub> eq/m <sup>2</sup> )	Poids carbone sur tout le cycle de vie (t CO <sub>2</sub> eq)
Entrepôts logistiques	59 559	700	41 691
Bureaux	2 226	1 500	3 339
<b>Projet - TOTAL</b>			<b>45 030</b>

»

Suite à l'évaluation quantitative dans la partie des incidences du projet, une proposition de mesures d'évitement, réduction et compensation a été développée, en complétant le paragraphe 8.11 :

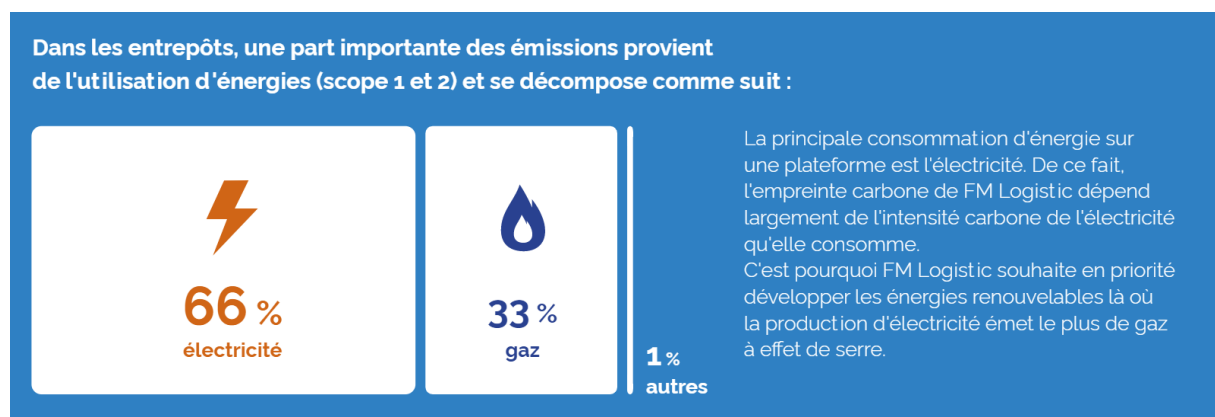


## « 8.11 Bilan carbone et émissions de GES

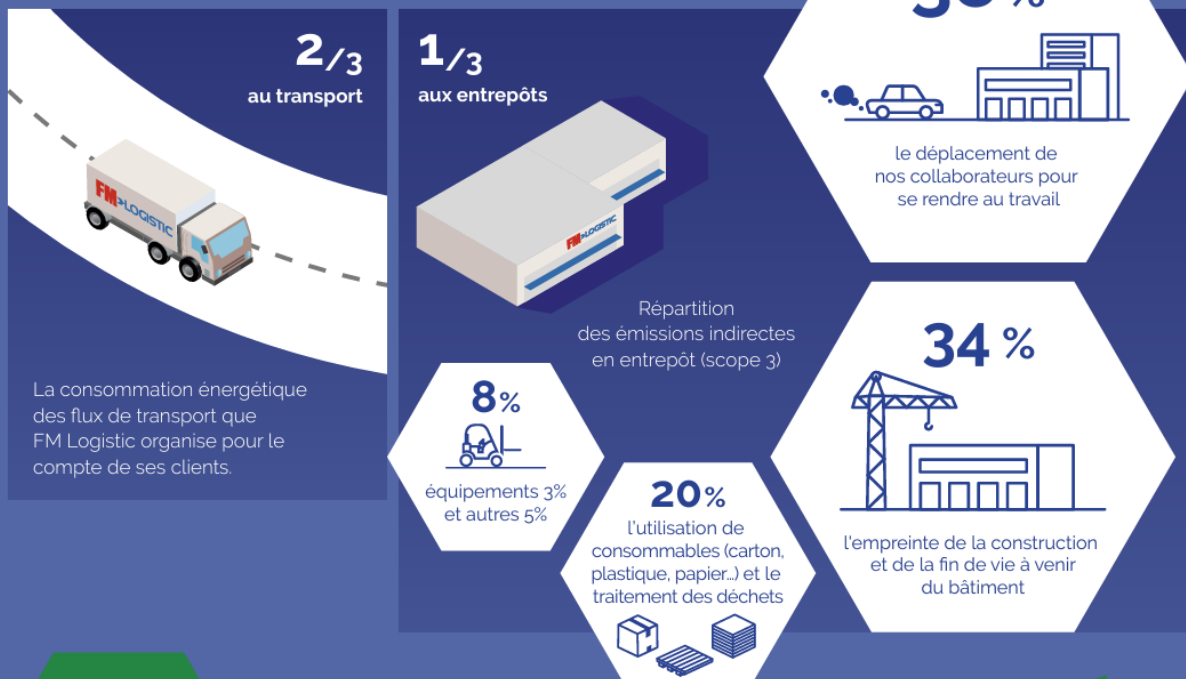
Les activités logistiques telles que l'entreposage et le transport émettent des gaz à effet de serre (GES) qui participent au dérèglement climatique. Il s'agit principalement de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), de méthane (CH<sub>4</sub>), d'ozone (O<sub>3</sub>) et de vapeurs d'eau. 7% des émissions mondiales sont liés aux activités du secteur. Celui-ci constitue donc un levier important pour atteindre les objectifs fixés par l'Accord de Paris.

Conscient de l'importance de l'enjeu « carbone » du secteur, FM Logistic vise la neutralité carbone de ses activités en entrepôt d'ici 2030 et la réduction de ses émissions indirectes.

Le dernier rapport d'impact du groupe étudie les sources d'émissions de GES :



En dehors de ces émissions liées à l'utilisation d'énergies, les activités logistiques génèrent d'autres émissions (scope 3) imputables pour :



## Nos solutions

Afin d'améliorer son empreinte carbone et d'atteindre son objectif de neutralité des plateformes, FM Logistic dispose de plusieurs leviers : optimiser la performance énergétique de ses bâtiments, maximiser le positionnement des noyaux de distribution, améliorer le remplissage et le remplissage des camions et utiliser des énergies renouvelables.



Figure 2 : Extraits du rapport d'impact groupe FM

Bien que le transport représente à date le plus fort impact ([voir plus loin](#)), les autres postes font eux aussi l'objet de travaux visant à diminuer leur impact :

- Rationalisation des consommations d'énergie : FM France est certifié ISO 50001 pour l'ensemble de ses sites ;
- FM a engagé il y a quelques années un travail visant à privilégier les consommations d'énergies vertes sur ces sites. Aussi, en France, la part de « contrats verts » (avec garanties d'origine) est arrivée à 100 % de la consommation d'électricité ;
- « Lean Design & Copack » : optimisation de l'empreinte carbone des produits de nos clients en repensant les emballages :
  - o réduction du poids, du volume, des espaces vides, de la quantité de matières ;
  - o développement de solutions alternatives à l'usage du plastique (matériaux bio sourcés, recyclés, etc.) ;
  - o réflexion visant à rendre les emballages plus « circulaires », en privilégiant ceux qui sont mono-matériaux et recyclables ;
  - o limitation du recours à des technologies énergivores telles que les fours ;
  - o orientation vers des choix de solutions à faibles émissions, plus économes et produites localement ;
  - o sensibilisation des utilisateurs à un meilleur tri des déchets.

Source : <http://sustainable-development.fmlogistic.com/fr/index.html>

### 8.11.1 Trafic PL

Il apparaît que c'est le transport qui porte aujourd'hui le plus fort impact « carbone ». C'est donc tout naturellement sur ce poste que des travaux visant une réduction des impacts ont été entrepris afin de compléter les bonnes pratiques déjà en place. [En plus des éléments présentés au paragraphe 8.5.2 \(destinés à réduire le nombre de poids-lourds sur les routes\)](#), il est possible de citer des éléments déjà mis en pratique et/ou à venir :

- City Login : offre de logistique urbaine conçue par les équipes FM Logistic dès 2014. Les produits sont acheminés depuis nos plateformes vers des centres de distribution urbains, où ils sont mutualisés autant que possible avec les flux d'autres clients. Ils sont ensuite positionnés de manière à faciliter la mise en rayon immédiate pour optimiser le temps de livraison et livrés avec des véhicules à faibles émissions (véhicules utilitaires électriques, gaz ou hybrides, vélos cargo...)
- Développement de stations de biocarburant sur nos sites ;

- *Projet de développement de Hub H2 : production d'hydrogène à partir d'énergie solaire et utilisation de l'hydrogène pour les poids lourds et les chariots de manutention utilisés sur le site.*

*Les équipes développement durable et transport du groupe continuant en parallèle bien entendu d'étudier de nouvelles pistes.*

### *8.11.2 Trafic VL*

*Les solutions permettant de réduire les impacts sur la qualité de l'air (présentées au paragraphe 8.5.1) permettront également de réduire le bilan carbone du projet. On peut entre autres citer le développement du covoiturage, l'amélioration de l'offre de transports publics ou la modification du parc national vers des véhicules électriques avec l'interdiction de vente de voitures thermiques d'ici à 2035.*

### *8.11.3 Bâtiment*

*Les bâtiments de « bureaux » du projet, dont le permis de construire a été déposé le 31 janvier 2023, seront soumis à la RE2020. Il y aura donc une valeur maximale à respecter concernant les émissions de gaz à effet de serre, tout au long du cycle de vie. Selon la date de dépôt du permis de construire, elle s'établira au seuil de 1080 kg  $eqCO_2/m^2$  (valeur moyenne, soumis à modulations), ce qui représente déjà une réduction imposée par la réglementation de l'ordre de 28% par rapport à ce qui se faisait avant 2022.*

*Concernant les « entrepôts logistiques », non soumis à la RE2020, le groupe FM Logistic s'est engagé de manière volontaire en 2023 à diviser par 2 le poids carbone des bâtiments livrés à horizon 2030, et de réduire de 20% dès 2025, par rapport au poids carbone de référence (voir paragraphe plus haut sur les émissions de gaz à effet de serre des bâtiments). Cela signifie un poids carbone unitaire maximal de 560 kg  $CO_2eq/m^2$  pour les bâtiments de type « entrepôts ».*

*En 2009, dans le cadre de sa politique RSE, le Groupe FM Logistic décide d'engager une démarche volontaire de certification environnementale de ses plateformes logistiques. Ainsi en 2011, le site de Ressons-sur-Matz (France) décroche la première certification du groupe : NF HQE™ Bâtiments Tertiaires en phase Programme. En 2013, avec sa certification en phase Réalisation, le site devient le premier site logistique en France à obtenir la certification HQE™ à son plus haut niveau : Exceptionnel. Dès 2012, NG Concept s'est engagé à certifier systématiquement ses nouveaux sites HQE™ en France, LEED® à l'international. Il s'agit d'une stratégie globale et ambitieuse : à l'exemple du projet de Nangis qui visera la certification HQE™ Bâtiment Durable (Construction – v4), au niveau « Très Performant ». Cette certification contribuera à la réduction des consommations d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre, à la préservation de l'environnement et à créer de bonnes conditions de confort et d'hygiène pour les usagers et riverains.*

Sur ces hypothèses, l'estimation des émissions de gaz à effet de serre sur tout le cycle de vie du projet a été mise-à-jour :

Tableau 6 : Etat après réduction du bilan GES

Typologie de bâtiments	Surface des bâtiments	Poids carbone unitaire sur tout le cycle de vie	Poids carbone sur tout le cycle de vie
	(m <sup>2</sup> )	(kg CO <sub>2</sub> eq/m <sup>2</sup> )	(t CO <sub>2</sub> eq)
Entrepôts logistiques	59 559	560	33 353
Bureaux	2 226	1 080	2 404
<b>Projet - TOTAL</b>			<b>35 757</b>

Cela permet une réduction de l'ordre de 21% sur le projet par rapport aux pratiques actuelles.

Pour atteindre cet objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre du projet, une analyse de cycle de vie propre au projet sera réalisée, dès la phase conception et avec mise-à-jour tout au long du projet jusqu'à la livraison des bâtiments. Cela permettra de comparer les estimations avec nos objectifs de réduction, et de nous assurer de la mise en place des solutions techniques adéquates pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des bâtiments.

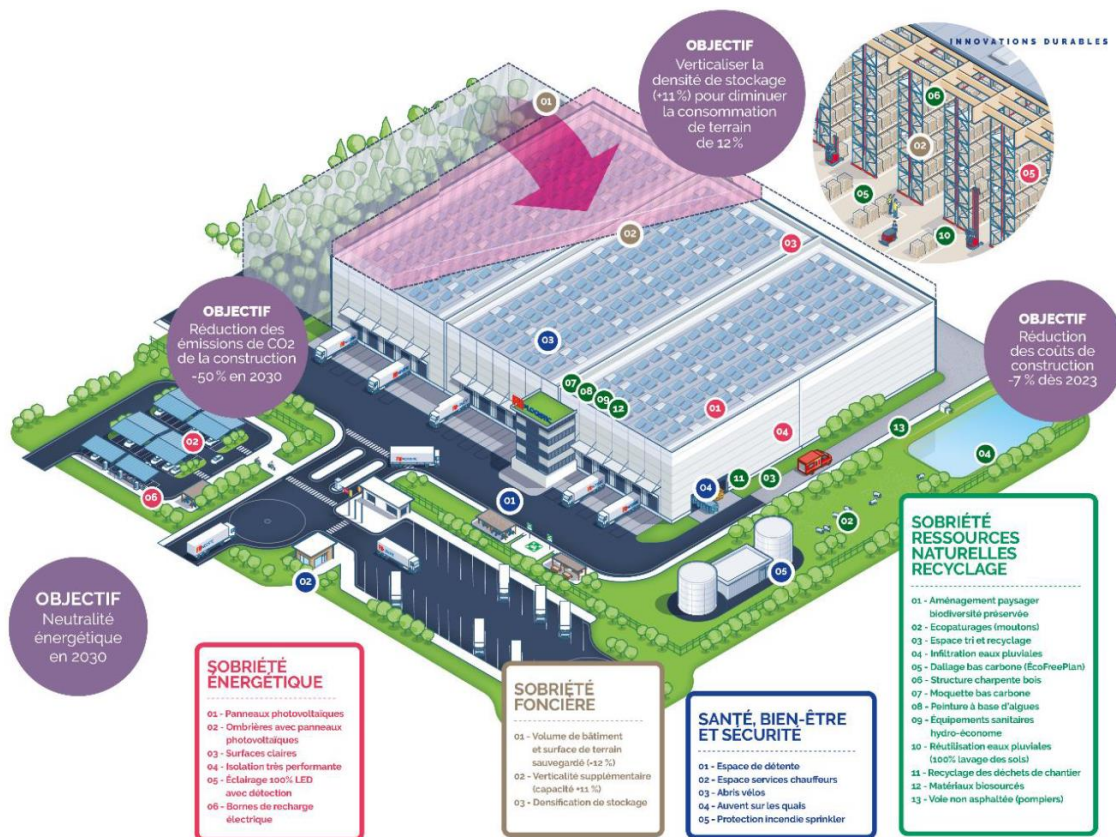


Figure 3 : Extrait du rapport annuel groupe FM

»

Le paragraphe 8.5.1 mentionné dans le paragraphe a également été complété :

*« La plateforme de Nangis est située en bord de ville, il sera donc possible pour les collaborateurs les plus proches de venir à pieds ou à vélo (aménagement de voiries adaptées dans la ZAC). De plus, l'aménageur de la ZAC est en contact avec des transporteurs à plusieurs échelles (départementale, intercommunale et communale) pour développer l'offre de transports. L'idée, sous réserve de création suffisante d'emplois dans la ZAC, serait de faire une liaison expresse avec Melun, de créer des liaisons avec les autres villes de la CCBN (dont Provins), d'ajouter un arrêt de bus pour les lignes Nangibus (et celles mentionnées avant) vers la gare (les dessertes sont cadencées avec les trains de Paris/Provins) et de créer/rénover des parkings relais en ville. Il y a aussi un projet d'électrification de la ligne Paris-Provins, qui ferait gagner une trentaine de minutes de temps de trajet sur la ligne.*

*Précisons enfin que les pollutions liées aux véhicules légers devraient naturellement être amenées à réduire dans le temps. L'interdiction de vendre des véhicules thermiques à horizon 2035 amènera à réduire les pollutions diffuses liées aux transports légers. En effet, tel qu'indiqué sur le site carbone 4 (<https://www.carbone4.com/analyse-faq-voiture-electrique>) « Le débat public est le plus souvent orienté autour des impacts climatiques comparés entre véhicule électrique et véhicule thermique. On parle donc essentiellement des émissions de CO2e, de plus en plus dans une approche en cycle de vie, ce qui est une bonne chose. Ce faisant, on parle beaucoup moins d'une vertu majeure et propre aux motorisations électriques : l'absence totale d'émissions de polluants à l'échappement (oxydes d'azote NOx et particules fines PM). » »*

La MRAe recommande, afin de renforcer la justification du projet, au regard de ses impacts environnementaux :

- de présenter de façon plus approfondie le besoin auquel répond le projet, de par sa localisation et ses capacités de stockage ;
- de développer l'étude de solutions alternatives, au regard des orientations du SDRIF concernant l'armature logistique régionale et celles du plan de protection de l'atmosphère relative à une logistique durable plus respectueuse de l'environnement.

La réponse développée dans la réponse à l'avis de 2020 reste valable : « Comme développé en partie 7.2 de l'étude d'impact, le projet répond à un besoin de maillage des sites logistiques FM France en région parisienne. Situé en ZAC, à proximité de dessertes départementales vers Melun et le reste de l'Île-de-France, il offre une situation optimale. De plus, le classement du site au regard de la réglementation ICPE permet une diversité de stockage très intéressante. Les possibilités en entreposage

de matières dangereuses offre un atout différenciant pour les clients dans la grande distribution et facilite la gestion des flux pour ces derniers.

Dans le SDRIF, Nangis est présente sur la Carte de Destination Générale du Territoire et la ZAC y est ciblée directement en tant que secteur d'urbanisation préférentielle. La ville ne fait pas partie des secteurs où développer l'armature logistique mais il y a sur la ville une volonté à la densification et d'urbanisation. De plus, la gare desservant Nangis en fait tout un secteur dans lequel les activités doivent rayonner. C'est aussi ce qui est développé dans le troisième point du document d'Aménagement 77 (assistant à la maîtrise d'ouvrage de la ZAC) joint en annexe, qui détaille les évolutions futures sur l'offre de transports autour de la zone. » Le document reste annexé à la présente réponse.

Réponse à ce point dans le document :

*Le secteur industriel de la commune de Nangis (la Zone Industrielle et la future ZAC NangisActipôle) dispose d'un arrêt de bus du réseau de bus communal NangisBus permettant la liaison avec la gare SNCF avant chaque passage de trains. La gare SNCF de Nangis est desservie par la ligne Paris Est- Provins. Il faut 44 minutes pour faire la liaison entre les deux villes à raison d'un train toutes les ½ heures en heure de pointe. La fréquence est d'un train toutes les heures, en heures creuses.*

*Le secteur industriel est également desservi des lignes de bus régulières interdépartementales, notamment le Seine-et-Marne express, empruntant la RD 619 (tels que les lignes Jouy-le-Château – Nangis, Provins-Melun, Nangis-Provins, Provins-Melun) et marquent l'arrêt à la zone industrielle.*

*En raison notamment des perspectives d'évolution de la commune de Nangis, dont notamment la ZAC NangisActipôle, ont été programmés des améliorations des réseaux de transports en commun. Notamment le chantier d'électrification de la ligne de transilien P reliant la gare de Paris Saint-Lazare à Provins. Ce chantier d'électrification de la ligne de transilien permettra de relier la ville de Nangis à Paris en une trentaine de minutes. De plus a été livré en 2020 un parking-relais de 499 places à proximité immédiate de la gare SNCF de Nangis.*

*La Commune et la Communauté de Communes Brie Nangissienne souhaitent renforcer la ligne régulière depuis la gare jusqu'à l'arrêt de bus existant sur la zone industrielle de la commune. Une réflexion est également engagée pour repositionner l'emplacement des arrêts de bus desservant la zone industrielle existante, à l'entrée de la ZAC NangisActipôle.*

*Ces nouveaux aménagements permettant d'améliorer la desserte de la ZAC NangisActipôle sont conditionnés par le nombre d'emploi accueillis sur site.*

Pour compléter cette première réponse, le bilan de compatibilité au PPA a été développé (explications ajoutées pour les défis 6 et 7 du volet transport). Comme développé à plusieurs reprises dans ce courrier, le dossier a été étoffé sur la prise en compte des impacts du projet et les solutions proposées pour une logistique plus durable (paragraphe 8.5.1, 8.5.2, 8.11 entre autres).

Il est également important de rappeler que même si le terrain n'est pas identifié dans le SDRIF comme une zone de l'armature logistique, il répond à un besoin de création de « grappes » de sites logistiques permettant de créer des synergies entre eux afin d'apporter des solutions aux besoins des chaînes d'approvisionnement qui bénéficient à tous les consommateurs et à l'économie nationale. Il est ainsi parfaitement pertinent d'installer une telle activité dans une ZAC où l'urbanisation est préférentielle (SDRIF) et qui est identifiée par l'Etat comme site « clé en main » pour la logistique (lors du comité interministériel sur la logistique de 2021, par les ministres en charge des transports et de l'industrie).

### Consolidation de l'étude d'impact pour intégrer les nouveaux éléments

**La description du projet n'a pas été mise à jour dans l'étude d'impact, ce qui est de nature à nuire à la bonne information du public. En outre, les éléments modifiés dans les documents constitutifs des demandes d'autorisation, notamment dans l'étude de danger actualisée en juillet 2023, n'ont pas été intégrés à l'étude d'impact. Il est désormais prévu que les toitures des bureaux, de la salle de charge et du local de sprinklage (réseau d'extinction automatique d'incendie) soient végétalisées. Les raisons de ce choix de végétalisation ou de recouvrement par des panneaux photovoltaïques selon les bâtiments ne sont pas exposées dans le dossier alors qu'il s'agit d'une obligation.**

Rappelons que l'avis prononcé ici ne concerne que l'étude d'impact du projet. Le dossier disponible à la consultation du public dans le cadre de l'enquête publique comprendra cette étude d'impact ainsi que d'autres documents, rendant le dossier autoportant (descriptif, étude de dangers, bilans de conformité, études spécifiques...). Le descriptif (partie 2) présente l'environnement du projet, sa conception, les moyens d'intervention en cas d'incendie, toutes les activités de la plateforme, la réglementation applicable...

Il est en effet prévu dans le dossier de végétaliser des toitures de bureaux, salle de charge et local sprinklage, ainsi que de poser des installations photovoltaïques en toiture des cellules 1, 4 et 9. Ces décisions ont été prises afin d'une part favoriser le traitement d'eaux sur le terrain et créer des espaces propices au développement de la biodiversité, et d'autre part pour développer les capacités en énergies renouvelables nationales ; et ceci en dehors de toute obligation réglementaire (aucune réglementation



opposable à ces sujets). En effet, comme mentionné au paragraphe 3.9 du Descriptif, le projet va accueillir des produits de certaines rubriques ICPE, qui font que les articles L. 111-18-1 du code de l'urbanisme et L. 171-4 du code de la construction et de l'habitat ne s'appliquent pas. Pour autant, dans une démarche volontaire de développement durable du groupe, des panneaux photovoltaïques et de la végétalisation seront mis en place sur certaines zones. La végétalisation des bureaux, de la salle de charge et du local sprinklage est annoncée au paragraphe 1.3.4 de l'étude d'impact et au paragraphe 4.3 du descriptif. La pose de panneaux photovoltaïques est extensivement décrite au paragraphe 3.9 du descriptif. Elle est peu présente dans l'étude d'impact et est donc ajoutée au paragraphe 1.3.5 :

« 1.3.5 Installation photovoltaïque

*Des panneaux photovoltaïques seront installés sur la toiture des cellules 1, 4 et 9, pour une puissance estimée à environ 1 400 kWc. L'objectif est de consommer l'électricité directement sur la plateforme. En cas de surplus de production, l'électricité sera revendue à un fournisseur l'électricité. Elle ne sera en aucun cas stockée sur site.*

*L'accès à la toiture se fera via un escalier. Des cheminements techniques permettront les interventions techniques ou la maintenance. L'organe de coupure sera situé à proximité du TGBT (Tableau General Basse Tension) et sera facilement accessible depuis l'extérieur. Les panneaux photovoltaïques seront installés sur des supports qui seront lestés sur la membrane de la toiture.*

*Le projet n'est pas soumis à l'arrêté ministériel du 05/02/2020 qui précise que l'obligation visée au I de l'article L. 111-18-1 du code de l'urbanisme ne s'applique pas aux bâtiments abritant des installations classées pour la protection de l'environnement au titre des rubriques 1312, 1416, 1436, 2160, 2260-1 2311, 2410, 2565, les rubriques 27XX (sauf les rubriques 2715, 2720, 2750, 2751 et 2752), les rubriques 3260, 3460, les rubriques 35XX et les rubriques 4XXX. Le site est susceptible de stocker des produits classés dans ces rubriques mais la politique de développement du Groupe a mené à tout de même implanter des panneaux sur une partie de la toiture. »*

Elle estime en conséquence l'actualisation insuffisante :

- elle ne permet pas au public de s'approprier les modalités d'évolution du projet et des risques associés ;
- le maître d'ouvrage ne semble pas avoir amélioré la prise en compte de l'environnement et la santé humaine par le projet, en s'appuyant notamment sur les recommandations formulées dans le précédent avis.

Rappelons que le dossier présenté est complet et autoportant. Une comparaison avec le précédent ne peut être faite, puisqu'il s'agit d'un nouveau projet.

Suite au premier avis, l'étude d'impact a été complétée et prend en compte au mieux la protection de l'environnement et de la santé humaine : étude des nuisances liées au trafic et la qualité de l'air (paragraphe 3.8 et 8.5), reprise dans l'étude d'impact des éléments de risque industriel présents dans l'étude de dangers (partie 5), ...

Elle rappelle ses principales recommandations qui étaient de :

- justifier le projet d'implantation au regard des orientations du schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), orientations confirmées par le schéma directeur en cours de révision (dit Sdrif-E) dont le projet arrêté prévoit d'inscrire les implantations logistiques dans une armature intermodale avec le fer ou la voie d'eau. L'articulation de la plateforme logistique avec la voie ferrée à proximité n'étant pas précisée dans le dossier ;

Le projet de Sdrif-E arrêté par conseil régional le 12 juillet 2023 conserve deux pastilles « d'urbanisation préférentielle » sur Nangis (et en particulier la ZAC Nangis Actipôle). En ce sens, l'urbanisation de la ZAC reste conforme aux orientations du Sdrif-E.

En partie 6. *Bilans de conformité*, la compatibilité au SDRIF est étudiée. Elle conclut que le projet y est compatible.

Dans le projet de Sdrif-E, le chapitre 4.4 (qui liste les orientations réglementaires qui s'appliquent à la logistique) indique en préambule que « l'organisation et le fonctionnement de la logistique francilienne devront s'appuyer **de manière privilégiée** sur une armature multimodale de sites fluviaux et ferroviaires, d'échelle régionale et territoriale ». Ce n'est pas le cas de ce projet, pour lequel un raccordement ferroviaire n'est pas prévu (la ligne de fer se situe à 500 m du terrain – comme précisé au paragraphe 2.2.2 du Descriptif) et qui se situe à Nangis, commune n'ayant pas de voie d'eau navigable (comme précisé au paragraphe 2.2.3 du Descriptif « Aucun axe fluvial ne se situe à proximité du terrain »). Toutefois il ne s'agit formellement pas d'une obligation.

Par ailleurs, de toutes les orientations réglementaires du chapitre 4.4, la seule s'appliquant est la 114 (les autres concernant les sites multimodaux, les ports, les infrastructures ferroviaires et la logistique urbaine). Cette dernière prévoit que « La densification des emprises logistiques existantes doit être privilégiée afin de permettre de contenir l'étalement des zones logistiques, notamment le long des axes routiers. Les implantations d'immobilier logistique doivent être compactes, dans le respect des

orientations relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation. La création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières est à limiter. Elle doit prioritairement s'intégrer dans des sites d'activités économiques ». Le projet y est compatible, puisqu'il s'inscrit dans une ZAC, qui est un site d'activités économiques. Par ailleurs, le projet est compact : l'installation prévue a une emprise au sol de 63 395 m<sup>2</sup>, soit 48,77% du terrain (la limite imposée par le PLU est de 50% maximum – limite non atteignable de par le respect d'autres obligations, telles que le nombre de parkings ou d'arbres sur le terrain) et une hauteur supérieure, qui densifie l'utilisation du terrain.

Au paragraphe 8.5.2 de l'étude d'impact, il est précisé que :

« La littérature scientifique (*Decarbonizing Freight Transport : The Scale of the Challenge*, par Pr Alan McKinnon) explique qu'il y a 6 leviers sur lesquels agir pour réduire de 90% les émissions de CO<sub>2</sub> du transport :

1. *Transférer 30% des kilomètres/tonnes sur le réseau ferroviaire : FM France a des groupes de travail qui étudient cette possibilité pour ses activités. Il faut cependant considérer qu'en France les infrastructures RFF (Réseau Ferré de France) ne sont pas organisées et dimensionnées pour les flux de marchandises et qu'il n'y a pas assez de pôles d'échanges multimodaux (l'État va d'ailleurs investir 805 M€ pour y remédier<sup>2</sup>). De plus, ce mode de transport est adapté pour de long trajets (pour « rentabiliser » les efforts de transferts sur le rail) ; ».*

En conclusion, la connexion multimodale n'étant pas une obligation, le projet en l'état n'est pas incompatible avec le Sdrif-E. Le projet s'inscrit dans une ZAC créée en 2011, époque à laquelle le SDRIF en vigueur était celui de 1994. La zone y était déjà marquée comme espace urbanisable.



- préciser si le projet est en l'état conforme aux orientations de la Zac et de mettre le cas échéant le dossier de création de la Zac en compatibilité avec le projet. Le terrain d'assiette du projet (13 ha), se situe sur l'emprise prévue pour partie en phase 2 et en intégralité en phase 3, ce qui contrevient à la logique de la Zac telle que créée en 2011 qui prévoyait un projet en trois phases distinctes avec mixité de fonctions et entreprises petites et moyennes fortement créatrices d'emplois. Il est précisé dans le dossier que le site pourrait employer jusqu'à 200 personnes soit 15 emplois à l'hectare ;

Le dossier de création de la ZAC explicite à maintes reprises (partie I Objet et justification de l'opération, étude d'impact paragraphe 1.4.3 Panorama économique de la communauté de communes, étude d'impact paragraphe III-2 Les motivations et objectifs du projet...) la possibilité d'accueillir une activité logistique. Par ailleurs, il est clairement affiché dans le programme global de construction du dossier de réalisation de la ZAC qu'il s'agit d'un phasage « envisagé » et qu'il est susceptible de subir des adaptations. Ces adaptations s'expliquent principalement par la logique de commercialisation qui peut être amenée à évoluer en fonction des manifestations d'intérêt des preneurs potentiels. C'est ce qui se passe aujourd'hui.



PROGRAMMATION ET PHASAGE

**PROGRAMMATION ET SURFACE CESSIBLE**

La surface cessible résultante de l'aménagement est d'environ 215 000 m<sup>2</sup> destinée à accueillir des activités économiques diversifiées (bureaux, services, logistique, PMI, PME fortes créatrices d'emplois...).

La programmation définit des parcelles de dimensions diversifiées qui permettront d'accueillir de petites entreprises artisanales et de services, des activités commerciales et des activités industrielles sur les plus grandes parcelles.

Au vu du document d'urbanisme en vigueur le programme global de construction est de : 195 000 m<sup>2</sup> de sdp (surface de plancher). Pour mémoire le dossier de création prévoyait un programme global de construction de 225 000 m<sup>2</sup> shon.

**PHASAGE ENVISAGÉ**

Afin d'offrir une plus grande diversité de « tailles » de parcelles, et de pouvoir répondre à des besoins en phase commercialisation, le phasage est envisagé par secteur et s'adaptera.

NANGISACTIPÔLE DOSSIER DE RÉALISATION

- exposer plus clairement les risques industriels susceptibles d'être induits par le projet et les types d'accidents écartés dans l'étude de danger (notamment les conséquences du dégagement de fumées toxiques) ;

Suite à cette recommandation dans le précédent dossier, la partie 5 avait été créée. La partie 5.1 détaille les accidents majeurs possibles retenus et liste ceux considérés mais non retenus (avec la justification pour chaque cas). Les trois scénarios possibles et étudiés sont ensuite détaillés.

Elle est toutefois complétée dans l'introduction pour plus de clarté et par un paragraphe 5.3 pour la prise en compte de la ZAC :

### « 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, présente en partie 5 du DDAE.*

*Le document décrit en premier lieu l'environnement et les activités du projet, et analyse les potentiels de dangers pour faire une Analyse Préliminaire des Risques (APR). Les phénomènes dangereux sont ensuite évalués, pour terminer par étudier chaque accident et placer ceux retenus en fonction de leur probabilité, intensité et fréquence dans la grille MMR (Matrice de Maîtrise des Risques). Elle permet de positionner les accidents potentiels dans des couples probabilité/gravité des conséquences et délimite 3 zones de risque accidentel : risque élevé marquée NON où il faut modifier le projet pour sortir de ces cases, risque intermédiaire marquée MMR dans laquelle une démarche d'amélioration continue est particulièrement pertinente (en vue d'atteindre, dans des conditions économiquement acceptables, un niveau de risque aussi bas que possible) et risque moindre dans laquelle le risque résiduel est modéré et n'implique pas de mettre en œuvre de nouvelles mesures de réduction.*

[...]

#### 5.3 Prise en compte de la ZAC

*FM France est une des premières entreprises à s'installer dans la ZAC. Ainsi, il est impossible de connaître toute la nature des activités présentes au Sud du terrain. Dans la limitation de stockage et la mise en place de mesures de maîtrise des risques, cette inconnue a été prise en compte. Tout a donc été fait pour qu'aucun flux thermique ne sorte au Sud du terrain. Concernant les effets toxiques, l'organisation a été pensée pour qu'aucun flux n'arrive à hauteur d'homme (que ce soit sur la ZAC ou les terrains avoisinants). Il est par ailleurs rappelé concernant ces derniers effets et une potentielle retombée du panache de fumées, que l'entreprise a une obligation de réalisation de prélèvements dans l'environnement suite à*

*un accident. Un contrat cadre est passé avec une entreprise, dont les coordonnées de contact seront intégrées dans le PDI (Plan de Défense Incendie – document d'intervention opérationnelle pour le site et le SDIS en cas d'accident) pour la réalisation rapide des premiers prélèvements dans l'environnement, grâce auxquels les autorités compétentes pourront imposer les mesures adéquates. »*

Il faut par ailleurs noter que le dossier mis à disposition du public lors de l'enquête publique comprend l'étude de dangers du site et son résumé non technique, qui répondent extensivement à ces sujets de risques industriels.

- réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet (le dossier actualisé précise que l'entreprise, maître d'ouvrage, a implanté des cuves de biocarburants sur certains de ses sites et que « En temps voulu et en fonction des besoins clients, une telle cuve pourrait être envisagée à Nangis », ce qui ne paraît pas suffisant pour répondre à la recommandation).

Suite au premier avis, le paragraphe 8.11 avait été ajouté à l'étude d'impact. Plusieurs paragraphes ont désormais été étoffés, voir plus haut.

Concernant la possibilité de cuve de biocarburant, il s'agit d'une solution proposée par FM Logistic à ses clients. Nous confirmons qu'elle sera mise en œuvre si les clients du site valident cette solution.

Il est affirmé dans le dossier que le projet est conforme au plan local d'urbanisme (PLU) de Nangis, à l'arrêté de protection de captage d'eau potable, aux différents arrêtés ministériels, ainsi qu'à l'arrêté du 8 août 2014 d'autorisation pour la réalisation du système d'assainissement de la Zac, sans que la conformité au Sage de l'Yerres soit démontrée. L'avis de la commission locale de l'eau précise que la neutralité hydraulique du projet n'est démontrée que pour le débit instantané pendant la durée d'une pluie trentennale et non sur le régime hydraulique de l'exutoire et demande d'approfondir ce point avec l'évolution du régime sur les deux rus concernés par le site (le ru de Courtenain et le ru des Tanneries). Une partie du site d'étude est en outre localisée dans une zone potentiellement humide. Selon le dossier, elle serait située dans la Zac, mais en dehors de la partie dévolue au projet.

La conformité au Sage de l'Yerres est présentée à partir de la page 208 des bilans de conformité en partie 6 du dossier. Cet élément est précisé au paragraphe 1.5 de l'étude d'impact.

Une réponse a d'ores-et-déjà été apportée à la CLE concernant l'étude des débits dans les rus : la ZAC a fait l'objet d'un Dossier Loi sur l'Eau et d'une modification de ce dossier, tous deux instruits et approuvés

par l'administration. Il s'agit d'un sujet de conception hydraulique du projet initial sur lequel l'entreprise, en tant que porteur de projet venant s'installer dans une ZAC existante et autorisée, ne peut se prononcer.

Comme précisé dans l'étude d'impacts en pages 30 à 32, une partie du terrain a une enveloppe d'alerte zone humide, où il peut éventuellement y en avoir une (qui n'est donc pas avérée). Cependant, les études faune-flore-zone humide de la ZAC et du projet (qui comprend des analyses sur la végétation – recherche de flore typique de zones humides – et pédologiques – analyse des sols à la recherche de marqueurs de zones humides) ont démontré qu'il n'y a pas de zone humide sur l'emprise du terrain FM. A l'inverse, l'étude de la ZAC en a identifié une dans le Sud de la ZAC, qui a fait l'objet de compensation par la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne (actée par l'arrêté préfectoral d'autorisation de réalisation du système d'assainissement de la ZAC du 8 août 2014).

**La gestion des eaux usées relève du système d'assainissement de la Zac. Celle-ci se trouve dans un périmètre de protection rapproché du captage (arrêté préfectoral n° 15 DCSE EC 02 du 23 juin 2015). L'avis d'un hydrogéologue a prescrit la mise en place d'un bassin incendie suffisant pour une durée d'incendie supérieure à 2 h en vue d'éviter la pollution des eaux destinées à la consommation humaine par des eaux d'extinction d'un incendie. Le dossier présente en regard une mention peu lisible « (6 heures ?) » dont la portée est incertaine. Il est précisé qu'en cas de pollution détectée, « le suivi sera réalisé tous les 3 mois jusqu'au retour des paramètres physico-chimiques initiaux, sans être inférieur à 1 an », ce qui paraît insuffisant s'agissant d'un captage destiné à la consommation humaine.**

La mention « (6 heures ?) » est celle écrite dans l'avis de l'hydrogéologue agréé. Pour plus de clarté dans le document, les parties copiées de cet avis sont entourées de guillemets. Comme expliqué dans le dossier, « Le réseau de bassins et fossé a initialement été dimensionné pour une durée de 2 heures, conformément à la méthode D9/D9A qui évalue un besoin pour 2 heures d'extinction d'incendie. Suite à la réception de cette prescription, 480 m<sup>3</sup> ont été ajoutés. Ils correspondent à 4 heures d'utilisation d'un poteau incendie public qui délivrerait 120 m<sup>3</sup>/h (débit classiquement attendu pour des poteaux incendie de ZAC). Ces 120 m<sup>3</sup>/h seront utilisés dans le cas où la ressource disponible sur site serait épuisée (c'est-à-dire après 2h de feu, la DECI étant dimensionnée pour 2 heures). »

Concernant la fréquence annoncée, il s'agit de celle proposée par l'hydrogéologue agréé dans son avis :

Des prélèvements pour analyses seront réalisés tous les 6 mois dans un premier temps pour constituer un état zéro. Par la suite, en l'absence de contaminations, il pourra être envisagé de réduire à une analyse tous les ans.

En cas d'accident de pollution, les mesures seront plus resserrées pendant un an : tous les 3 mois.

Bien entendu, si une pollution devait être détectée, tout ce qui serait préconisé par les services de l'Etat serait réalisé.

Pour plus de clarté dans le dossier sur ce point, le paragraphe 2.4.2.2 de l'étude d'impact a été complété :

« [...] »

*Conformément à l'avis de l'hydrogéologue agréé, la qualité des eaux souterraines sera analysée deux fois par an pendant un an l'année de la mise en service du site et puis tous les ans ensuite.*

*En cas de pollution, une analyse sera réalisée tous les 3 mois jusqu'au retour des paramètres physico-chimiques initiaux, sans être inférieure à 1 an.*

[...]

*Conformément à l'avis de l'hydrogéologue agréé, une mesure initiale sera réalisée avant commencement des travaux et ensuite une fois par an. Si une pollution est détectée, le suivi sera réalisé tous les 3 mois jusqu'au retour des paramètres physico-chimiques initiaux, sans être inférieure à 1 an. »*



## Recommandation 2

L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter une analyse du potentiel de densification des zones d'activités existantes, au moins à l'échelle intercommunale ;
- démontrer la nécessité de l'implantation prévue du projet de plateforme logistique, au regard des solutions de substitution raisonnables liées à ce potentiel ;
- reconsidérer le projet à défaut de pouvoir démontrer cette nécessité et donc l'absence de toute solution alternative envisageable.

La CCBN a été sollicitée pour répondre à cette recommandation, qui la concerne exclusivement.

La réponse faite par mail le 19 janvier 2024 est retranscrite ici :

*« Le rapport de présentation de création de la ZAC (22 septembre 2011) indique que la communauté de communes de la Brie Nangissienne (CCBN) porte un projet à vocation d'activité avec une mixité de fonctions (logistique, bureaux, services, PMI, PME) créateur d'emploi et maîtrisé dans le temps. A ce titre, un phasage de l'aménagement de celui-ci était prévu afin de faciliter l'opération notamment budgétairement (la réalisation des aménagements était alors liée à la vente des lots). L'importance de votre projet à l'échelle de la ZAC (13 sur 25 hectares) met fin aux contraintes de phasage et implique une finalisation des aménagements de viabilisation. La commercialisation du solde de foncier disponible est d'ailleurs quasi-achevée (cf panneau installé sur site : plus que 3 hectares).*

↑↑↑ Nangisactipôle  
**Investissez gagnant !**

**DERNIÈRES OPPORTUNITÉS**

**COMMERCIALISATION**  
**06 30 74 72 01**  
economie@brienangissienne.fr

**BUREAUX, LOGISTIQUE, SERVICES...**

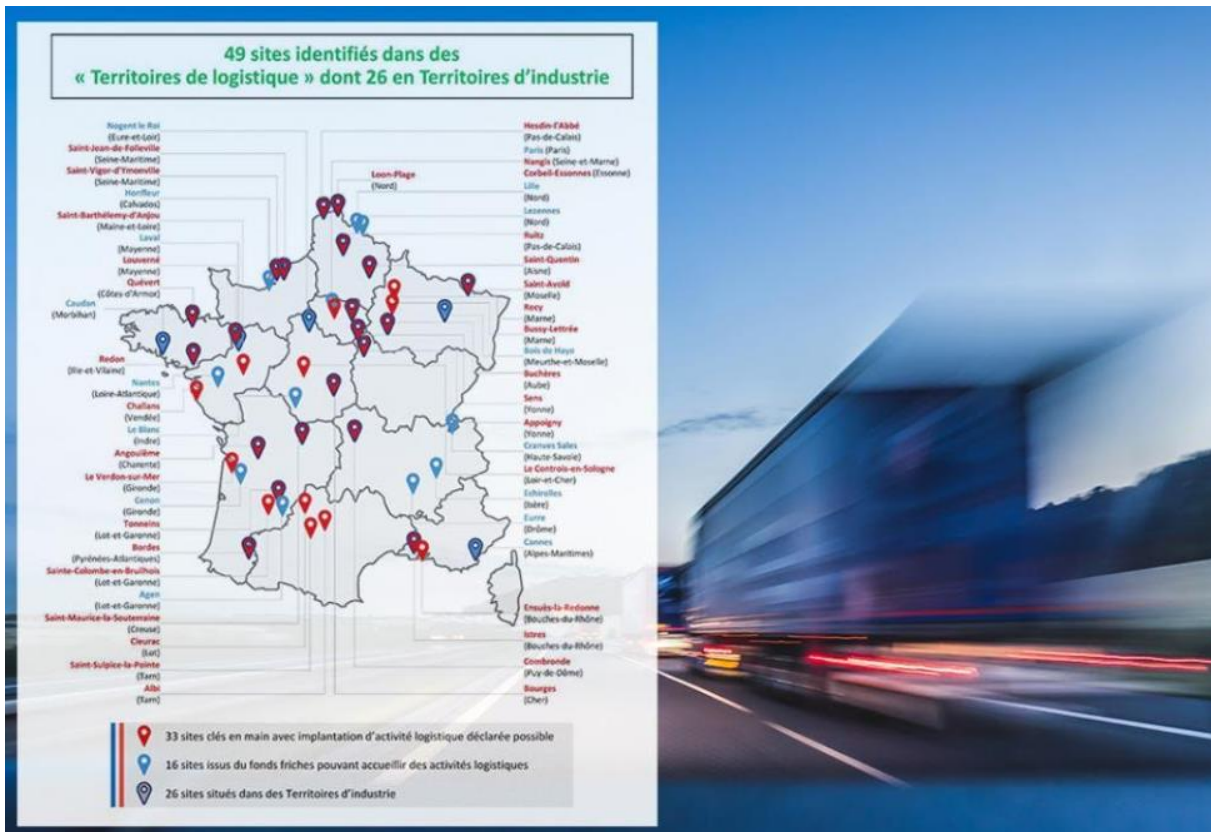
Communauté de communes  
de la Brie Nangissienne

Concernant le potentiel de densification des zones d'activités existantes à l'échelle intercommunale, je vous rappelle que malgré l'absence de PLU-I et de SCOT, la CCBN exerce les compétences aménagement du territoire dont l'intérêt communautaire définit le périmètre d'action, à savoir : « Etudes visant à dégager, en conformité avec les documents d'urbanisme existants ou à venir, une cohérence entre les politiques communales pour l'utilisation de l'espace. » ainsi que la compétence développement économique. En conséquence la CCBN mène une réflexion d'aménagement notamment en matière de développement économique à l'échelle communautaire. Le CEREMA n'a pas identifié de friches industrielles sur le territoire (source Cartofriches). Il n'est donc pas possible de réhabiliter le tissu artisanal existant pour accueillir de nouvelles activités de cette ampleur. Au contraire, la CCBN a considéré qu'il existait une synergie entre les sites logistiques de Mormant et de Nangis ainsi qu'une opportunité de création d'emplois locaux (minimum 200).

De plus, Le SDRIFe ne prévoit pas dans sa construction actuelle de possibilité d'extension des zones d'activité existantes sur notre territoire et le manque de foncier annihile ce potentiel de densification des zones d'activité existantes.

Enfin, je vous informe que lors du comité interministériel sur la logistique de 2021, les ministres en charge des transports et de l'industrie ont identifié NANGIS (carte en PJ) comme faisant partie des « territoires de logistique » et plus particulièrement des sites « Clés en Main » c'est à dire immédiatement disponibles

pour recevoir des activités industrielles ou logistiques « Dans leur cas, les études et procédures administratives relatives à l'urbanisme, l'archéologie préventive et l'environnement ont été anticipées afin de permettre l'instruction des autorisations nécessaires à l'implantation d'une nouvelle entreprise dans des délais fiables et maîtrisés ».



»

**La MRAe recommande de :**

- **Préciser l'état d'avancement de la zone d'aménagement concerté « Nangis Actipôle », les modifications éventuelles qui lui ont été apportées depuis 2013 et ses perspectives d'évolution ;**
- **Justifier, au regard de ses incidences potentielles, l'articulation du projet de plateforme logistique avec le programme d'aménagement de la ZAC.**

La Zone d'Aménagement Concerté de NangisActipôle a vu son Dossier de Réalisation approuvé par le Conseil Communautaire de la Brie Nangisienne le 27 juin 2013. Le Dossier de Réalisation a permis d'affiner le programme des équipements publics de la ZAC ainsi que le programme global de construction. Pour mémoire le dossier de création approuvé en 2011 prévoyait un programme global de construction de 225 000m<sup>2</sup> SHON là où le dossier de réalisation a défini cet objectif à 195 000m<sup>2</sup>.

La programmation du dossier de réalisation définissait des parcelles de dimensions diversifiées afin de pouvoir accueillir des activités économiques diversifiées (bureaux, service, logistique, PMI, PME). Il est indiqué dans le dossier de réalisation que le parcellaire de principe envisagé lors de l'approbation du dossier de réalisation sera amené à s'adapter en fonction de la commercialisation et du besoin des futurs acquéreurs.

Le 24 septembre 2013 il a été confirmé par le Conservateur Régional de l'Archéologie d'Ile-de-France Monsieur Bruno Foucray la confirmation qu'aucune prescription d'archéologie préventive ne sera formulée pour la ZAC.

Le 08 août 2014, par arrêté préfectoral n°2014/DCSE/E/024, a été obtenu l'autorisation, au titre de la Loi sur l'Eau, à réaliser le système d'assainissement des eaux pluviales de la ZAC NangisActipôle.

Ainsi toutes les autorisations environnementales et administratives permettant la réalisation de la ZAC ont été obtenues.

Début de l'année 2017 a commencé le chantier de la première phase de viabilisation de la ZAC correspondant aux amorces de voirie. Au cours du second semestre de l'année 2020 a débuté le chantier de restauration et d'amélioration de la Zone Humide de Rampillon prévu dans le cadre du Dossier Loi sur l'Eau de la ZAC NangisActipôle en compensation de la zone humide impactée par la viabilisation de la ZAC NangisActipôle.

Le programme global de construction indiquait un phasage commercialisation envisagé par secteur et adaptable en fonction des besoins de la commercialisation. Ainsi le premier acquéreur ayant signé une

promesse de vente avec la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne s'avère être le projet de plateforme logistique.

Le projet de plateforme logistique présenté prévoit de développer 61 500m<sup>2</sup> de surface de plancher sur les 195 000m<sup>2</sup> SDP prévus dans le programme global de construction.

L'implantation d'un projet de plateforme logistique sur la ZAC, activité prévue dans le programme global de construction du Dossier de Réalisation de la ZAC, a été travaillé en partenariat avec la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne et son Assistant à Maîtrise d'Ouvrage, la SEM Aménagement 77. Il a été décidé d'implanter le projet sur la partie nord du périmètre opérationnel de ZAC là où était prévu depuis le Dossier de Création d'implanter le ou les projets d'entreprises nécessitant de grandes emprises foncières. Le parcellaire de principe indiqué dans le programme de construction du Dossier de Réalisation de 2016 a donc évolué pour tenir compte des besoins des acquéreurs ainsi qu'il est défini dans le Dossier de Réalisation.

Afin de créer les meilleures conditions pour l'implantation de la plateforme logistique sur la ZAC, au regard des implantations futures d'entreprises, la maîtrise d'ouvrage de la ZAC travaille à différencier les itinéraires de circulations des poids lourds et des véhicules légers engendrés par la plateforme logistique au sein du réseau viaire de la ZAC. Il est prévu, lors de la seconde phase de viabilisation de la ZAC, de rallonger la boucle viaire Ouest jusqu'à la voirie d'entrée de ZAC.



Figure 1 : Plan masse AVP de la ZAC NangisActipôle. Source : Etudes d'Avant-Projet de la Phase 2 de viabilisation de la ZAC NangisActipôle

De même il est envisagé par la maîtrise d'ouvrage, si l'implantation de la plateforme logistique est confirmée, d'adapter le dossier Loi sur l'Eau de la ZAC NangisActipôle afin d'améliorer les qualités écologiques et paysagères du bassin de rétention des eaux pluviales de la ZAC.

**La MRAe recommande de justifier l'absence de solution alternative à la consommation de terres agricoles pour répondre au besoin de stockage que vise à satisfaire le projet de plateforme logistique.**

### **JUSTIFICATION CONSOMMATION DE TERRES AGRICOLES POUR LA ZAC NANGISACTIPOLE**

Située aux limites Nord Est de l'urbanisation de la commune de Nangis, dans le centre Sud du département de la Seine et Marne, entre Melun et Provins, elle est à une cinquantaine de kilomètres au Sud Est de Paris. Ce projet d'intérêt régional est porté par la Communauté de Communes de la Brie Nangissienne.

Différentes études préalables ont été menées tant sur la pertinence programmatique que sur le choix du site.

Différents sites susceptibles d'accueillir des zones nouvelles d'activités (superficie minimum de 20 ha, desserte satisfaisante, et compatibilité avec les documents d'urbanisme en vigueur) et jugés d'intérêts communautaires, ont ainsi été recensés et envisagés. Le site NangisActipôle est le site retenu par la Collectivité.

Le site retenu de la ZAC (lieudit « la Garenne du Châtel »), anciennement agricole, est situé à l'extrémité Nord Est de l'urbanisation communale. Il constitue une zone de transition entre les espaces agricoles et la « ville ». Il est marqué par une faible déclivité avec une pente moyenne inférieure à 0.5%, principalement orientée dans une axe Nord-Sud.

Bordé au Sud par la RD 619, dite Route de Provins ou Route de Paris à Bâle, il fait face à une zone industrielle existante située de l'autre côté de la RD 619. Cette zone, d'une surface de 15 ha, accueille 34 entreprises de type industrielles (fonderie, fabrication de matières plastiques, matériel et outillage agricole, transports routiers, équipement industriel, ...), les autres étant implantées en différents endroits de la ville.

Il est bordé à l'Ouest par un petit secteur d'activités existant (garage notamment), dont il constituera la continuité directe.

L'ensemble de cette zone est situé au nord de la voie ferrée SNCF, relativement éloigné des zones d'habitations.

Le secteur bénéficie d'une desserte routière de qualité, avec un maillage fin de routes départementales (RD 619 (ex-RN 19), RD 408, RD 201 et RD 210) qui permettent d'accéder rapidement aux RN 36 ou 104, mais également à l'A 5. Ainsi il est possible de rejoindre le centre de Paris en moins d'une heure, Melun en une demi-heure, Provins en moins de 20 minutes. Les axes principaux de la communauté se rejoignent à Nangis, à proximité du secteur d'étude.

Nangis est ainsi située entre Melun (26km) et Provins (20 km), à 35km de Fontainebleau et 60 km de Paris. Elle est à environ 40 minutes de Roissy Charles de Gaulle.

Le SDRIF de 2008, sur lequel s'est appuyé la création de la ZAC, comme le SDRIF actuel de 2016 classe le site du projet NangisActipôle en « Secteur d'urbanisation préférentielle » en lui adjoignant 2 pastilles, soit une possibilité théorique de 50 hectares.

Dans ce secteur et à proximité immédiate, le SDRIF n'identifie ni espace boisé ou naturel, ni espace vert à créer ou espace naturel à ouvrir au public, ni continuité écologique ou coupure d'urbanisation à maintenir, ni continuité agricole ou liaisons vertes à créer ou à renforcer.

Cette zone de 25 hectares est actuellement classée en zone à urbaniser (2AU) au Plan Local d'Urbanisme opposable de la commune de Nangis.

Le caractère de la zone 2AU est défini comme suit :

« Zone à urbaniser, en extension de la zone industrielle, selon les dispositions réglementaires de la zone urbaine spécialisée UE, affectée aux activités économiques, avec un réseau d'infrastructures à réaliser en continuité des réseaux existants, dans le cadre d'opérations d'ensemble portant chacune sur une superficie de terrain de quatre hectares au moins, intégrant la zone d'aménagement concerté NangisActipôle ».

La collectivité souhaite donc ouvrir à l'urbanisation le site, pour mettre en œuvre un projet d'aménagement d'ensemble à vocation d'activités (bureaux, services, logistique, PMI, PME fortes créatrices d'emplois...), maîtrisé dans le temps et intégré dans son environnement.

La vocation de la ZAC NangisActipôle a été confirmée par l'approbation des autorisations administratives et environnementales suivantes :

- Dossier de Création de la ZAC NangisActipôle le 22 septembre 2011 ;
- Dossier de Réalisation de la ZAC NangisActipôle en juin 2013 ;
- Déclaration d'Utilité Publique le 19 juillet 2014 ;
- Dossier Loi sur l'Eau le 8 août 2014.

**La MRAe recommande :**

- **de réaliser, en tenant compte de l'aménagement de la ZAC, une étude complète des déplacements à l'état initial et en situation future, qui permette d'étudier la possibilité de développer les modes de déplacement autres qu'automobile des employés.**



Le secteur industriel de la commune de Nangis (la Zone Industrielle et la future ZAC NangisActipôle) dispose d'un arrêt de bus du réseau de bus communal NangisBus permettant la liaison avec la gare SNCF avant chaque passage de trains. La gare SNCF de Nangis est desservie par la ligne Paris Est-Provins. Il faut 44 minutes pour faire la liaison entre les deux villes à raison d'un train toutes les ½ heures en heure de pointe. La fréquence est d'un train toutes les heures, en heures creuses.

Le secteur industriel est également desservi des lignes de bus régulières interdépartementales, notamment le Seine-et-Marne express, empruntant la RD 619 (tels que les lignes Jouy-le-Châtel – Nangis, Provins-Melun, Nangis-Provins, Provins-Melun) et marquent l'arrêt à la zone industrielle.

En raison notamment des perspectives d'évolution de la commune de Nangis, dont notamment la ZAC NangisActipôle, ont été programmés des améliorations des réseaux de transports en commun. Notamment le chantier d'électrification de la ligne de transilien P reliant la gare de Paris Saint-Lazare à Provins. Ce chantier d'électrification de la ligne de transilien permettra de relier la ville de Nangis à Paris en une trentaine de minutes. De plus a été livré en 2020 un parking-relais de 499 places à proximité immédiate de la gare SNCF de Nangis.

La Commune et la Communauté de Communes Brie Nangissienne souhaitent renforcer la ligne régulière depuis la gare jusqu'à l'arrêt de bus existant sur la zone industrielle de la commune. Une réflexion est également engagée pour repositionner l'emplacement des arrêts de bus desservant la zone industrielle existante, à l'entrée de la ZAC NangisActipôle.

Ces nouveaux aménagements permettant d'améliorer la desserte de la ZAC NangisActipôle sont conditionnés par le nombre d'emploi accueillis sur site.