

9

**Mémoire de réponse aux observations de l'enquête publique  
conjointe préalable à la demande d'autorisation environnementale  
et au permis de construire de la plateforme FM Logistic sur le  
territoire de la commune de NEUVILLE-AUX-BOIS (Loiret)**

Le dossier de plateforme logistique a fait l'objet d'un dépôt d'une demande de permis de construire porté par la société BATILOGISTIC ainsi que d'une demande d'autorisation environnementale pour la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) porté par FM France. Les deux demandes nécessitant une enquête publique, une enquête publique conjointe demandée par les pétitionnaires et organisée par les services de l'Etat.

Lors de son instruction en amont de l'enquête publique, le dossier a été transmis aux différents services de l'Etat concernés. Le dossier présenté en enquête publique a donc été validé par les différents services de l'Etat avant présentation au public, certifiant ainsi de la complétude du dossier d'un point de vue réglementaire. Le dossier comprend notamment les réponses formulées à la MRAE suite à ses observations (Partie 10).

Dans sa synthèse des observations, le commissaire enquêteur a identifié 44 observations dans les 12 contributions reçues et les a classés dans 18 thématiques selon le tableau ci-dessous. Pour faciliter le travail de réponse, un numéro a été attribué à chaque thématique.

1	Circulation-Trafic PL	R1-R2-R3-N1-N2-N3-N4-M1
2	Signalisation	R1-R2-
3	Stationnement	R1
4	Environnement (Pollutions- biodiversité- paysage)	R2-N4-M1
5	Gestion de la LAYE	R4-R6
6	Inondations	N3-N4-R4-R6
7	Plantations	R1-R6
8	Cadre de vie (Santé- fumées- Bruit)	N3-N4
9	Mesures ERC Compensations	N2-N4
10	Utilisation de terres (Artificialisation)	N1- N2-N3-N4-
11	Entretien des voiries	R2-R3
12	Voirie agricole	R4-R6-
13	Emplois, logements	N4
14	Souveraineté alimentaire	N2
15	Utilité	N2-N4-M1
16	Choix de site (Existant- friches)	N2-N3
17	Propositions (Feroutage- Sortie A19 - Déviation)	N2
CE	Information projet	O1
18	Valeur des maisons	R1

C'est à partir de cette synthèse thématique que les réponses ci-dessous ont été formulées. Le document de réponse sera donc divisé en 18 parties ainsi qu'une partie de réponse aux questions du commissaire enquêteur et des annexes.

## THEME 1 : CIRCULATION – TRAFIC PL

### Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :

- Pièce annexe 6.1 : Etude d'impact
- Pièce ajoutée au dossier de réponse suite à l'enquête publique : Etude trafic routier

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

Les hypothèses sont données pour le trafic journalier bien que le flux sera lissé sur la journée. L'arrivée des poids-lourds est gérée sur rdv, ce qui permet de ne pas créer une file d'attente au niveau des sites. Cette pratique est aujourd'hui généralisée. De plus, 27 places de stationnement dédiées sont disponibles directement sur le site. Ceci permet de garantir que l'activité ne générera aucun stationnement en dehors du site.

Les axes empruntés par les poids-lourds sont principalement orientés vers les entrées d'autoroute A19 et A10. Sur le trajet du site jusqu'au réseau autoroutier, les communes risquant d'être impactées sont principalement Chilleurs-aux-Bois et dans une moindre mesure Villereau, Trinay et Artenay.

Une étude de trafic routier a été menée en parallèle de l'enquête publique afin de compléter l'argumentaire et évaluer plus finement les impacts liés au trafic générés par le projet.

Il en ressort que sur les axes qui seront empruntés par les poids-lourds, tous sont dimensionnés de manière à absorber le flux supplémentaire. L'étude s'est également concentrée sur les points de croisements, là où les risques de congestion et donc de ressenti du passage des camions sont les plus forts.

Dans cette analyse, seul le carrefour à feux, situé à Chilleurs-aux-Bois apparaît comme potentiellement problématique. Bien que le projet n'engendre pas de forte hausse, ce carrefour étant déjà saturé, ponctuellement à certains moments de la journée, à l'heure actuelle. Les difficultés pourraient donc s'en trouver renforcées.

Les conclusions de l'étude proposent des mesures pour réduire les impacts liés à la circulation, par l'optimisation du carrefour à feux notamment. Par les modifications des durées de feux, la situation de congestionnement pourrait donc être atténuée à Chilleurs-aux-Bois. L'exploitant se rapprochera du gestionnaire du carrefour à feux (la commune de Chilleurs-aux-Bois) afin de proposer des mesures.

Un projet de contournement de Chilleurs-aux-Bois est également prévu et des études de faisabilité sont en cours selon les informations de la Direction départementales des infrastructures, Aucune date de mise en service n'est en revanche connue.

La commune de Neuville-aux-Bois et la Communauté de communes de la Forêt ont quant à elles mis en place des dispositifs pour mieux gérer le trafic routier. Au niveau de la commune de Neuville-aux-Bois, le changement de typologie de certaines voies et la

signalétique permet d'apaiser les flux. Le centre est interdit au transit de poids-lourds, ce qui limite ou empêche la venue des poids-lourds destinés à la plateforme logistique, dans le cœur de la commune. La RD11 qui fait office de voie de contournement, permet également de mieux rediriger les flux en dehors du tissu urbain.

Concernant les flux de VL, ils seront répartis sur la journée en fonction des équipes (2x8) et des personnels de bureau en horaire de jour traditionnel. Les flux de VL se feront donc majoritairement en dehors des pics de circulation le matin et le soir.

## THEME 2 : SIGNALISATION

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

La commune de Neuville-aux-Bois et la Communauté de communes de la Forêt ont mis en place des dispositifs pour mieux gérer le trafic routier. Au niveau de la commune de Neuville-aux-Bois, le changement de typologie de certaines voies et la signalétique permet d'apaiser les flux. Le centre est interdit au transit de poids- lourds, ce qui limite ou empêche la venue des poids-lourds destinés à la zone d'activités, et notamment de la partie logistique, dans le cœur de la commune. La RD11 qui fait office de voie de contournement, permet également de mieux rediriger les flux en dehors du tissu urbain.

Si des difficultés concernant la circulation de camions issues de nos activités devaient être constatées, le site prendra des mesures afin de renforcer l'information aux conducteurs de poids-lourds se rendant sur le site ou le quittant.

## THEME 3 : STATIONNEMENT

### **Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :**

- **Pièce annexe 6.1 : Etude d'impact (chapitre 8.2.2)**
- **Pièce annexe 8.2 : Plan masse**

### **Commentaires et réponses du porteur de projet :**

Différents éléments concernant le stationnement ont été mentionnés dans le dossier et notamment l'existence de places de parking dédiées pour les employés et visiteurs (parking VL de 134 places) et de places de parking dédiées pour les poids-lourds (parking PL de 27 places).

En plus de la gestion des arrivées sur rdv, ce qui permet de lisser les arrivées et départs de poids-lourds sur la journée, le parking a été dimensionné pour qu'aucun camion ne stationne sur la voie publique.

De plus, le parking pour les VL sera équipé de places de recharge pour véhicules électriques ainsi que de places réservées aux PMR.

## THEME 4 : ENVIRONNEMENT

### Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :

- Pièce annexe 6.3 : Etude faune-flore-zones humides
- Pièce annexe 6.5 : Etude paysagère
- Pièce annexe 6.1 : Etude d'impact
- Pièce ajoutée au dossier de réponse suite à l'enquête publique : Etude trafic routier

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

#### Aspect biodiversité :

Une étude a été réalisée par Biotope afin d'identifier les différents enjeux sur la faune, la flore ainsi que les zones humides. A noter que la zone d'étude rapprochée comprend le terrain d'assiette du projet, la ZA du Point du Jour 2 et les abords de la Laye du Nord jusqu'à 1km en aval du site. Les enjeux sont pour la plupart identifiés sur le linéaire de la Laye qui ne fait donc pas partie du terrain d'assiette du projet et qui sera même séparé du site par l'espace naturel réservé. Des mesures de réduction et de suivi seront mises en œuvre lors de l'aménagement de la ZA puis de la construction du site FM Logistic.

L'habitat naturel détruit par le site est le même que celui aux alentours, correspondant à de vastes zones d'openfield qui présentent de très faibles enjeux en terme de biodiversité. A travers la mise en place de mesures de réduction telle que la MR06 (Création et gestion d'espaces verts adaptés aux enjeux écologiques locaux), on pourra espérer un gain de biodiversité par rapport à la situation actuelle. Les plantations et aménagements paysagers du site répondront à un cahier des charges stricte détaillé dans l'étude paysagère.

Dans le détail, parmi les espèces animales, seules des espèces d'oiseaux et des chiroptères ont été repérées sur le terrain du projet. Pour les oiseaux, le terrain constitue uniquement une zone de chasse potentielle mais les lieux de reproductions n'y sont pas localisés, mais plutôt dans les milieux buissonnants aux alentours (page 63 de l'Etude Faune-Flore-Zones humides). Pour les chiroptères, le contexte de grandes cultures est plutôt défavorable à leur survie, exceptée pour l'alimentation de quelques espèces. Ce sont donc les abords de la Laye du Nord qui concentre les enjeux sur ces espèces, le terrain d'assiette ne représentant qu'une zone de transit.

La Laye du Nord et ses abords seront conservés voir confortés en tant que biotope au droit du terrain, notamment par la mise en place de l'espace naturel réservé. L'habitat naturel que constituera cette espace permettra d'améliorer l'effet de couloir de biodiversité que constitue la Laye du Nord. Les espèces qui sont présentes dans cette zone ne seront donc pas impactées par le projet.

### **Aspect paysager :**

Le contexte paysager du site a été étudiée à travers la réalisation d'une étude paysagère et il sera largement arboré afin de diminuer l'impact dans le paysage. Par ailleurs, la plateforme logistique est située en périphérie du bourg et n'est pas directement visible depuis les entrées de ville. Elle sera également intégrée à la zone d'activité du Point du Jour 2 dans laquelle d'autres éléments bâtis prendront place et qui diminueront l'impact visuelle du site logistique.

### **Aspect pollution :**

Les process logistiques ne générant pas de pollution, celle générées par la construction du projet sera presque uniquement liée au trafic routier lors de la phase d'exploitation du site. L'étude de trafic menée par le bureau d'étude IPROCIA pendant les mois de septembre et octobre 2024 ont permis d'évaluer les flux générés par le projet et leurs impacts en matière de pollution.

Voici ci-dessous les conclusions issues de cette étude concernant les émissions de polluants.

Tout d'abord, l'étude fait ressortir que les véhicules légers n'ont que peu d'impact sur les émissions générées par le projet. Les flux de VL qui seront orientés dans toutes les directions, contrairement aux flux PL, seront dans tous les cas moins impactants car moins localisés.

La hausse du nombre de poids-lourds influera proportionnellement sur les émissions de polluant.. Ces ralentissements impliquent davantage de freinages et c'est à ce moment là que les émissions polluantes augmenteront le plus, notamment concernant les particules fines. Afin de limiter les émissions de polluant, un des principaux leviers sera donc la fluidification du trafic.

D'après les résultats de l'étude, les plus fortes augmentations d'émissions de polluants se produiront durant l'heure de pointe du midi, en raison d'un plus grand nombre de véhicules à incrémenter selon le modèle actuel d'entrée et de sortie de la plateforme logistique existante. Néanmoins, c'est durant l'heure de pointe du soir que les émissions de polluants restent les plus élevés.

Pour répondre à ces enjeux, le bureau d'étude conclut sur la mise en place des mesures concernant l'optimisation du carrefour à feux notamment, ainsi qu'une réflexion sur les horaires de travail afin de limiter l'impact de la création de la plateforme logistique sur la circulation et l'environnement.

Pour répondre à ces enjeux, les mesures déjà prises par FM Logistic permettront de solutionner en partie le problème. En effet, la prise de rdv et le lissage journalier des chargements et déchargements, permettra d'éviter le phénomène de pic lors de l'horaire du midi. La seconde mesure repose sur l'optimisation des temps de feux du carrefour de Chilleurs-aux-Bois, afin de limiter les impacts liés à la congestion du carrefour.

## THEME 5 : GESTION DE LA LAYE

### Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :

- Pièce annexe 6.7a : Note hydraulique
- Pièce ajoutée au dossier de réponse suite à l'enquête publique : Arrêté préfectoral de prescriptions spécifiques lié à la loi sur l'Eau

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

La Laye du Nord est actuellement gérée par le SMORE (Syndicat Mixte de l'œuf, de la Rimarde et de l'Essonne). Ce mode de gestion sera conservé après l'aménagement du site car le cours d'eau et ses abords ne sont pas situés dans l'emprise du terrain. Dans le cadre du contrat de territoire Eau et Climat Essonne Amont, des travaux sont par ailleurs prévus sur la Laye du Nord (Restauration du lit mineur et majeur sur la Laye du Nord au Bois de Roulin → Reméandrage du cours d'eau sur un linéaire de 1 400 m et rétablissement de la continuité latérale du cours d'eau).

En amont du projet, une longue analyse a été menée par le bureau d'étude Antea afin de fixer la zone d'expansion de crue maximale. Les résultats ont été validés par le SMORE ainsi que la police de l'Eau. Ces travaux ont abouti sur l'étude jointe au dossier en annexe 6.7 et à la délivrance d'un arrêté préfectoral de prescriptions spécifiques concernant la gestion des eaux.

## THEME 6 : INONDATIONS

### Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :

- Pièce annexe 6.7a : Note hydraulique
- Pièce annexe 6.16 : Fiche technique D9A
- Pièce ajoutée au dossier de réponse suite à l'enquête publique : Arrêté préfectoral de prescriptions spécifiques lié à la loi sur l'Eau

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

La thématique de gestion des eaux a été traitée par l'aménageur lors du permis d'aménager de la zone d'activité du Point du Jour 2. Le projet s'inscrit dans la zone d'activité et répond donc aux mêmes exigences. Celles-ci avaient été validées par le SMORE suite à la présentation d'une étude du bureau ANTEA sur la zone d'expansion de crue maximale au niveau du projet pour une crue d'occurrence centennale.

Les sujets relatifs à la gestion des eaux pluviales pour le terrain de la plateforme logistique, en dehors de ceux liés à la réglementation ICPE, ont tous été traités lors du permis d'aménager de la zone d'activité. Tous les éléments d'analyse sont disponibles dans la note hydraulique et ses annexes présentes dans le dossier.

En parallèle du permis d'aménager de la ZA, un arrêté préfectoral concernant les rubriques IOTA (Loi sur l'eau) a été publié en date du 10 juillet 2024.

Le projet de plateforme logistique n'est concerné que par les rubriques 2.1.5.0 et 3.2.3.0 de la nomenclature IOTA au seuil de la déclaration, liés respectivement à la taille du bassin versant intercepté et à la création du bassin de rétention du site.

La limite ouest du projet correspond à la limite de la zone d'expansion de crue de la Laye du Nord selon un débit centennal, avec un recul supplémentaire de 5m. Le projet n'influence donc pas les possibles crues du cours d'eau et n'est pas localisé dans une zone inondable. La méthode de calcul du débit centennal du cours d'eau a été établie à partir de la méthode du GRADEX qui considère un certain seuil à partir duquel les sols sont saturés en eau et le coefficient de ruissellement est égal à 1. En extrapolant le débit obtenu lors de la crue décennal, on arrive à la valeur de  $11,8\text{m}^3/\text{s}$ , qui correspond au débit de la Laye du Nord au droit du projet.

Un bassin tampon ainsi qu'une noue d'infiltration sont prévues, permettant d'augmenter les capacités d'infiltration, même si le débit de fuite autorisé ( $1\text{L}/\text{s}/\text{ha}$ ) permet amplement de gérer les rejets du site. Le risque d'inondation en amont ou en aval du site n'est pas modifié du fait d'un apport moindre ou au maximum équivalent d'eau sur la surface du projet. Le risque d'inondation en aval ou en amont du site n'est donc pas lié à son aménagement car le projet n'aggraverait pas l'état actuel.

Le dimensionnement du bassin de rétention du site prend en compte les besoins liés aux eaux pluviales additionnés aux besoins de rétention des eaux d'extinction. Ce calcul résulte de la fiche technique DgA disponible en annexe du dossier. La valeur qui en résulte est de 6 871m<sup>3</sup>, correspondant au volume minimal du bassin.

Lors de l'étude hydraulique pour la gestion des pluies, il a été calculé un besoin de 5 145m<sup>3</sup> pour une pluie d'occurrence trentennal. Ces besoins étant plus faible que ceux de la réglementation DgA, c'est donc cette dernière qui a été retenue comme majorante. Cette dernière, prenant également en compte les eaux pluviales.

A noter que les besoins maximaux de 5 145m<sup>3</sup> ne prennent pas en compte l'infiltration et le volume de stockage temporaire qui sera disponible avec la création de la noue d'infiltration. Bien que minime, ce volume est également un élément supplémentaire permettant de majorer les capacités de rétention.

Dans tous les cas, si des événements (pluie et accident industriel) devaient se produire en simultané, les besoins de rétention du site se retrouverait isolés du milieu naturel. Le bassin de rétention du site, dimensionné via la méthode DgA, considérant que ces événements puissent se produire en même temps.

Des séparateurs à hydrocarbures seront également mis en place en amont des bassins pour une filtration permanente des eaux. En cas d'accident afin de conserver les eaux de sinistre sur le site, une pompe de relevage située en sortie de bassin sera coupée et permettra d'isoler le site. Les eaux souillées seront alors évacuées vers une filière appropriée après contrôle.

Par ailleurs, du fait de la présence d'ouvrages qui peuvent faire office de barrière pour les écoulements (pont SNCF et pont de la RD5 notamment), le phénomène de montée des eaux impacte davantage les secteurs situés directement en amont de ces ouvrages. Le projet n'est pas situé directement en amont ou en aval d'un de ces ouvrages, il ne sera donc pas impacté par ce phénomène et ne générera pas d'impact supplémentaire.

## THEME 7 : PLANTATIONS

### **Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :**

- **Pièce annexe 6.5 : Etude paysagère**

### **Commentaires et réponses du porteur de projet :**

L'aménagement du site et l'implantation des arbres pour limiter l'impact visuel dans le paysage suivra les recommandations de l'étude paysagère qui a été intégrée au dossier.

Le nombre d'arbres et leur implantation est en partie liée aux exigences réglementaires dictées par les documents d'urbanisme.

Pour des raisons évidentes d'entretien sur la future plateforme, les arbres seront implantés dans des espaces où le système racinaire ne risque pas de déformer la chaussée ou les clôtures. Il en résulte ainsi que ceux-ci n'auront pas d'influence sur les espaces extérieurs au site du fait de l'éloignement suffisant avec les limites du site.

## THEME 8 : CADRE DE VIE

### **Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :**

- **Pièce annexe 7 : Etude de dangers**
- **Pièce annexe 8.12 : Plan des flux toxiques**
- **Pièce annexe 6.4 : Etude acoustique**

### **Commentaires et réponses du porteur de projet :**

Le projet a fait l'objet d'une étude de dangers afin de caractériser les risques liés au stockage de certains types de produits. Il faut tout d'abord rappeler que ces études et les conclusions qui en découlent sont majorantes et permettent de montrer les hypothèses les plus défavorables. Concernant le cas particulier des fumées toxiques, celui-ci a été analysé et il en ressort un plan disponible en annexe 8.12 du dossier, qui fait apparaître qu'aucune fumée ne saurait impacter les environs du site. En effet, les nuages de fumée se dirigerait dans une direction opposée aux habitations selon la direction des vents majoritaire, et celle-ci serait à une hauteur suffisante pour ne toucher aucun élément terrestre.

S'agissant des nuisances sonores, celles-ci ont été analysées par la réalisation d'une étude acoustique directement sur le site du projet. Des écoutes ont été réalisées et les conclusions de l'étude ne font ressortir aucune nuisance supérieure aux normes réglementaires pour les habitations voisines.

## THEME 9 : MESURE ERC COMPENSATIONS

**Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :**

- **Pièce annexe 6.1 : Etude d'impact (chapitre 8)**
- **Pièce annexe 6.3 : Etude faune-flore-zones humides**
- **Pièce annexe 9.16 : Engagements HQE**

**Commentaires et réponses du porteur de projet :**

Le projet a été soumis à la séquence de mesures ERC (Eviter-réduire-Compenser) conformément à la réglementation.

Au niveau de l'évitement, aucune mesure n'a été prescrite ou exécutée car le projet s'inscrit dans une zone d'activité sur un terrain dont la vocation est dédiée à la logistique.

On peut en revanche aborder la mesure d'évitement réalisée lors de l'aménagement de la Zone d'activité du Point du Jour 2, et qui concerne directement le projet de plateforme, à savoir celle du recul du projet par rapport au cours de la Laye du Nord et la création d'une zone naturelle réservée.

Les différentes mesures de réduction sont également citées dans le dossier et concerne les domaines dans lesquels des enjeux ont été identifiés, à savoir la gestion des eaux, la faune-flore, le paysage, la pollution atmosphérique et les déplacements ainsi que les risques technologiques. L'analyse complète est disponible dans le chapitre 8 de l'étude d'impact.

Concernant les compensations, aucune n'a été programmée du fait de l'absence d'effets identifiés suite à la mise en œuvre de l'étape de réduction et à l'absence de mesures d'évitement.

A noter que le projet vise une certification HQE™ Bâtiment Durable, sur laquelle le porteur de projet s'est engagé. Il s'agit d'une démarche volontaire, non obligatoire, qui a pour objectif de limiter l'impact environnemental du projet tout en s'assurant que le projet consistera en un lieu de travail confortable pour les collaborateurs du site. Les éléments mis en œuvre pour la certification peuvent également s'apparenter à des mesures de réduction en ce qui concerne la construction.

## THEME 10 : UTILISATION DES TERRES

### Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :

- Pièce annexe 6.1 : Etude d'impact
- Pièce annexe 6.23 : Etude de compensation agricole collective
- Pièce annexe 6.24 : Avis favorable CDPENAF

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

Tout d'abord, et bien que le terrain soit actuellement cultivé, sa destination a depuis longtemps déjà été programmée pour l'activité économique. Avec l'approbation du projet de zone d'activité du Point du Jour 2 en juin 2024, le terrain est désormais définitivement réservé à l'activité économique. On ne peut donc plus à proprement parler de destruction de terres agricoles. Une étude de compensation agricole collective a été réalisée pour l'aménagement de la zone d'activité. Le rapport de cette étude ainsi que l'avis favorable de la CDPENAF (commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers) sont disponibles en annexe du dossier.

La loi ZAN ne demande pas à l'heure actuelle de compenser les terrains artificialisés. Ceux-ci faisant partie d'une enveloppe foncière à « dépenser » lors de la décennie 2021-2030 sur un rythme moitié moins élevé que la décennie précédente.

Le projet étant compatible avec les documents d'urbanisme sur ce point, l'artificialisation des terres, est rendu possible dans la programmation territoriale (PLU et Règlement de lotissement), en accord avec la loi ZAN.

Concernant les surfaces artificialisées, celles-ci ne représenteront pas la totalité du terrain mais environ 75%. Le reste de la surface étant traitée en espaces verts.

## THEME 11 : ENTRETIEN DES VOIRIES

### **Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :**

- **Pièce ajoutée au dossier de réponse suite à l'enquête publique : Etude trafic routier**

### **Commentaires et réponses du porteur de projet :**

Les observations au sujet de l'entretien des voiries concernent davantage les pouvoirs publics en charge des voies concernés (routes départementales et routes communales). L'implantation d'une entreprise permet de générer des taxes pour les collectivités qui servent entre autres à l'entretien des voiries.

On peut cependant affirmer que le dimensionnement des routes pour accéder au site a été réalisé pour accueillir le flux actuel et absorber le flux généré par le projet. Les chiffres disponibles dans l'étude de trafic en annexe le prouvent avec une fréquentation des carrefours n'excédant pas, globalement, les 30% de leur capacité.

## THEME 12 : VOIRIE AGRICOLE

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

Les clôtures seront placées sur les limites de terrain suivant le plan de bornage établi par un géomètre. Ce plan de bornage a été effectué en amont du dépôt de dossier afin de certifier l'emprise du terrain.

Pour des raisons évidentes d'entretien et de maintenance mais aussi de sécurité, le décalage des clôtures n'est pas envisageable. S'agissant d'un site Seveso seuil Bas, les limites sur lesquelles sont implantées les clôtures servent de repère pour certains aspects réglementaires en termes de gestion des risques (émergences des flux thermiques, etc.)

En tout état de cause, les chemins agricoles existants sont bien situés en dehors des limites du terrain d'assiette du projet.

## THEME 13 : EMPLOIS, LOGEMENTS

### Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :

- **Pièce annexe 6.1 : Etude d'impact**

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

Le nombre d'emplois sera d'environ 180 pour la plateforme complète, correspondant aux besoins moyens d'une plateforme logistique de cette dimension. FM Logistic favorise le modèle d'emploi en CDI dans lequel elle recrute, forme et intègre. L'humain est placé au cœur de ses priorités et sa croissance durable passe avant tout par le bien-être de ses équipes. En novembre 2021, le Groupe a ainsi présenté sa stratégie globale Powering 2030, dont le tout premier volet du pilier développement durable est de prendre soin des collaborateurs et collaboratrices.

La problématique de recherche de main d'œuvre est réelle mais elle apparaît plutôt lors des moments de pic d'activités pour les fonctions d'intérim. Les chiffres évoqués dans le dossier prennent en compte les besoins en toute période de la plateforme et correspondent donc principalement à des postes en CDI.

Enfin, il ne faut pas oublier les emplois indirects qui seront créés en phase travaux mais aussi en phase d'exploitation avec les besoins de sous-traitance et les besoins de services aux personnels notamment.

En ce qui concerne l'impact de l'automatisation que l'on peut rencontrer dans les entrepôts, il est important de préciser que la typologie des métiers générés évolue constamment en réponse aux avancées technologiques. Tout d'abord, il est important de noter que l'automatisation des entrepôts conduit à une augmentation de la productivité grâce à l'optimisation des processus logistiques. Cela se traduit par des gains significatifs en termes d'efficacité opérationnelle, de réduction des erreurs et de meilleure utilisation des ressources. En ce qui concerne les emplois, bien que l'automatisation puisse entraîner une diminution de tâches répétitives et physiquement exigeantes, elle crée également de nouveaux besoins en main-d'œuvre qualifiée pour superviser, entretenir et optimiser les systèmes automatisés. Ainsi, nous prévoyons que les emplois créés seront davantage axés sur des tâches à forte valeur ajoutée, telles que la maintenance des équipements, la gestion des systèmes automatisés, l'analyse des données et la planification logistique.

Certaines de nos solutions d'automatisation servent aussi à faciliter le travail de nos équipes en entrepôt, en limitant la charge portée par les collaborateurs et collaboratrices par exemple. Des robots de manutention peuvent également effectuer des tâches répétitives et pénibles (mise en place de trieurs automatiques de colis, de machines d'emballage, de chariots de transport de palettes autonomes). Nos équipes sont bien sûr formées pour opérer ou être assistées par ces robots. FM Logistic mise en effet sur la fidélisation de ses talents et propose pour cela des programmes de formation et des perspectives d'évolution en interne. L'ancienneté moyenne de nos équipes est ainsi d'environ 10 ans.

## THEME 14 : SOUVERAINETE ALIMENTAIRE

### Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :

- Pièce annexe 6.23 : Etude de compensation agricole collective

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

Le projet s'inscrit dans une zone d'activité qui a été autorisée le 6 juin 2024 dont la vocation agricole a déjà été supprimé au niveau réglementaire. L'historique du zonage du terrain remonte à plus d'une dizaine d'années et a été inscrit dans le PLU comme zone à urbaniser.

Par ailleurs, une étude de compensation agricole collective a été menée par la chambre d'agriculture du Loiret afin d'évaluer les pertes pour le monde agricole ainsi que les moyens de compensations. Un avis favorable de la CDPENAF a été rendu en date du 21 novembre 2023 concernant le projet de compensation agricole.

## THEME 15 : UTILITE

### Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :

- Pièce annexe 6.1 : Etude d'impact

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

Les entrepôts FM Logistic à proximité du projet sont tous entièrement autorisés et construits ou en cours de construction. La demande est donc existante concernant les besoins de stockage dans le secteur géographique.

Ce choix de la société FM Logistic d'implanter sa plateforme logistique sur la future ZA du Point du Jour 2 a été conduit par la disponibilité du terrain susceptible d'accueillir un entrepôt logistique selon la réglementation d'urbanisme locale.

La localisation de l'entrepôt ainsi que ses caractéristiques sont adaptées aux besoins de clients identifiées dans le secteur, en dehors d'une agglomération, à proximité du site existant de Neuville-aux-Bois et non loin d'un axe autoroutier notamment.

Le projet a fait l'objet de nombreux échanges en amont et durant l'instruction du dossier permettant une synergie entre les attentes de la collectivité, de l'état et de la société. Cette opération de développement économique a ainsi été conçue en respect de la réglementation applicable et avec une vision long terme. Pour cela, tous les enjeux de durabilité ont été travaillés. Ils sont développés à plusieurs reprises dans le dossier et les solutions de substitutions examinées sont également évoquées.

## THEME 16 : CHOIX DU SITE

### Pour mémoire : Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème :

- Pièce annexe 6.1 : Etude d'impact (chapitre 7)

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

Un chapitre sur les solutions de substitutions a été rédigé dans l'étude d'impact (chapitre 7).

La densification d'une plateforme existante est très complexe car de nombreuses distances et hauteurs sont à respecter du fait des réglementations en place (PLU mais aussi ICPE). Ainsi, la construction de nouveaux bâtiments sur le site FM Logistic de Neuville-aux-Bois existant n'est pas envisageable. Concernant le site FM Logistic d'Escrennes, celui-ci est également entièrement autorisé et ne pourra plus être densifié.

A noter que le projet de Neuville-aux-Bois 2 est un entrepôt dit « très grande hauteur » qui optimise la surface de stockage par l'augmentation de sa hauteur, mais aussi par la densification via la possibilité de stockage sous forme tridirectionnel.

L'optimisation au niveau des sites FM Logistic existants et sur le projet ont donc bien été considérés.

Concernant l'analyse des friches potentielles, aucune correspondant aux besoins n'a été trouvée dans le secteur de recherche. Pour la plupart, il s'agit de surfaces trop petites ou d'un zonage ne permettant pas la construction d'un site logistique.

## THEME 17 : PROPOSITIONS

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

Concernant l'utilisation de matériaux biosourcés et d'une isolation plus efficace pour le bâtiment, il est à noter que BATILOGISTIC, a recours à une isolation performante puis et à des systèmes d'éclairage et de chauffage performants, permettant de viser un niveau très faible de consommation d'énergie. Il s'agit du niveau A (le meilleur) pour la certification HQE™. Des matériaux biosourcés pourront être utilisés pour les zones bureaux, car il est complexe de trouver des matériaux biosourcés compatibles avec la réglementation ICPE.

Concernant les possibilités de report modal vers le chemin de fer, il y a 2 options, soit la présence d'un terminal embranché dans le site ou à proximité directe, soit le réacheminement vers une plateforme de ferroutage située à quelques kilomètres.

La première option, qui est envisageable dans le cadre du projet, correspond à la mutualisation et la connexion au réseau présent sur le site de Neuville-aux-Bois existant. FM Logistic participe à des groupes de travail réunissant SNCF Réseaux, les pouvoirs publics locaux (Région notamment) et des industriels, afin de réfléchir sur cette option. La ligne « Les Aubrais – Pithiviers – Engenville » est malheureusement fermée depuis quelques mois et le coût de réhabilitation est pour l'instant prohibitif. Le terminal embranché du site de Neuville-aux-Bois est également à réhabiliter.

La deuxième option, correspond donc au réacheminement par la route vers des terminaux existants. A date, le plus proche est situé dans l'agglomération parisienne et ne permet donc pas d'optimiser le report vers le chemin de fer. Une plateforme de réacheminement est en revanche en cours d'aménagement au niveau de l'agglomération orléanaise, à Fleury-les-Aubrais, avec une mise en service prévue pour 2026. Un report pourra donc potentiellement se faire vers ce site et permettre de diluer le trafic dans les villages autour du site.

En tout état de cause, FM Logistic investit actuellement dans des caisses mobiles afin de permettre ce report modal. Mais il faut retenir que les possibilités de report vers le train de fret dépendent surtout du type de marchandises et donc de clients.

Enfin, le réacheminement qui serait une solution pour les trajets longs, ne permettrait pas de limiter les impacts des flux sur les routes à proximité directe du site et les lignes et créneaux ouverts par les exploitants ferroviaires ne correspondent parfois pas aux besoins.



*Modèle de caisse mobile pour le transport multimodal*

D'autres propositions ont également été évoqué, tel que le projet de contournement de Chilleurs-aux-Bois dont des études de faisabilité sont en cours selon les informations de la Direction départementales des infrastructures. Aucune date de mise en service n'est en revanche connue. Une sortie d'autoroute au nord du site à hauteur des RD 433, RD97 ou RD11 est en revanche peu envisageable du fait de la proximité avec une sortie existante à Escrennes. De plus, la réalisation d'un tel aménagement implique d'importants coûts économiques et écologiques pour la société autoroutière et les collectivités territoriales. Ce type de projet ne dépend pas de la société FM Logistic.

## THEME 18 : VALEUR DES MAISONS

### Commentaires et réponses du porteur de projet :

La potentielle baisse de la valeur immobilière à proximité du projet est complexe à analyser et l'exploitant ne peut pas s'engager concernant ce sujet.

La valeur immobilière dépend de multiples facteurs et l'implantation d'une activité industrielle ne saurait donc être l'unique cause d'une baisse ou d'une hausse.

A noter que les seules nuisances importantes liées à l'activité logistique sont liées au transport, l'activité ne générant pas de vibration, de bruit excessif ou de pollution atmosphérique dans ses process.

En revanche on peut affirmer que le développement d'une activité économique permet d'attirer des employés qui viendront consommer localement. Ce phénomène devrait justement encourager le développement local et accroître l'attractivité et le dynamisme du territoire.

## REPONSES AUX REMARQUES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

- Les éléments de réponse concernant l'automatisation sont abordés dans le « Thème 13 Emplois, Logements ».
- Le site de Neuville-aux-Bois n'est pas considéré comme un microsite de proximité. Ce terme est utilisé pour la logistique urbaine dans les centres-villes des grandes agglomérations.
- L'utilisation d'ergo-squelettes pourra être envisagée en fonction des besoins et du type de produits à manipuler.
- La production et l'utilisation d'hydrogène vert n'est pas envisagée à Neuville-aux-Bois.
- Les camions qui se dirigeront sur le site de Neuville-aux-Bois seront issus d'entreprise de transport privées. Le type de carburant que ces véhicules utilisent ne peut donc pas être connu à l'avance et FM Logistic ne saurait s'engager sur l'utilisation de biocarburant par les transporteurs. En revanche, FM Logistic incite fortement ses transporteurs à verdir leur flotte.

L'utilisation d'autres sources d'énergie pour les camions, notamment l'électrique, est plus régulièrement utilisée par les camions du groupe sur ses plateformes sous forme de navette entre usine et entrepôt. Avec des trajets plus courts et plus réguliers, cette technologie est davantage envisageable.

## LISTE DES DOCUMENTS ANNEXES AU MEMOIRE DE REPONSE

- Annexe 1 : Etude trafic routier
- Annexe 2 : Arrêté préfectoral de prescriptions spécifiques lié à la loi sur l'Eau du 10/07/2024

