



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Centre-Val de Loire  
sur le projet de la société Parcolog Gestion pour l'exploitation  
d'un entrepôt de stockage de marchandises diverses  
située sur le territoire de la commune de Beaugency (45)  
Autorisation environnementale**

n°2021-3506

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

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 15 avril 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de la société Parcolog Gestion pour l'exploitation d'un entrepôt de stockage de marchandises diverses, située sur le territoire de la commune de Beaugency (45).

Étaient présents et ont délibéré : Sylvie BANOUN, Corinne LARRUE, Christian LE COZ et Caroline SERGENT.

Chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

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

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

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

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

En outre, une transmission de la réponse à la Mission régionale d'autorité environnementale serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par les porteurs de projet.

## II. Contexte et présentation du projet

La société Parcolog Gestion a déposé<sup>1</sup> un dossier de demande d'autorisation environnementale pour un projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt de stockage de marchandises diverses sur le territoire de la commune de Beaugency, dans le département du Loiret.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du 7 juillet 2021 du préfet de région à la suite d'un examen au cas par cas. La décision de soumission à évaluation environnementale était motivée par l'existence d'enjeux générés par les transports et déplacements ainsi que les nuisances associées (bruit, pollution de l'air, etc.).



*Localisation du projet et du parc d'activités Acti-Loire  
(source : dossier, étude d'impact, page 6)*

Le projet sera implanté au sein du parc d'activités Acti-Loire, constitué aujourd'hui sur des terres agricoles. Les constructions, les aménagements et les espaces végétalisés occupent une surface d'environ 14 ha.

Le site est bordé au nord et à l'est par des terres agricoles, au sud par la route départementale RD 918 et des entreprises industrielles et enfin à l'ouest par des terrains agricoles et un secteur pavillonnaire.

La plateforme d'une surface plancher totale d'environ 65 000 m<sup>2</sup> est destinée au stockage de marchandises diverses. Le projet consiste en la création de neuf cellules de surface comprise entre 3 348 et 8 766 m<sup>2</sup>, représentant un volume total d'environ 845 500 m<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Dossier déposé le 16 novembre 2021, complété le 24 février 2022.

Compte tenu de la nature et des quantités des produits susceptibles d'être présents, la plateforme ne relèvera pas du statut « Seveso ».



*Implantation du bâtiment (source : dossier, note de présentation non technique, page 7)*

D'après les éléments du dossier, l'exploitation sera possible 24 heures sur 24, six jours sur sept (pas d'activité le dimanche) et ce, toute l'année.

Les habitations les plus proches sont situées à environ 150 m au nord-ouest du terrain d'assiette.

L'autorité environnementale rappelle que la soumission à évaluation environnementale était motivée notamment par l'absence de prise en considération des enjeux liés au changement climatique dans le dossier. Or, le maître d'ouvrage fait usage de l'article 1er de l'arrêté ministériel du 5 février 2020 (principalement en raison de la présence possible de liquides inflammables) pour ne pas mettre en place des panneaux photovoltaïques. Compte tenu des surfaces de toitures de l'entrepôt susceptibles d'accueillir des panneaux, il convient de justifier la nécessité spécifique d'entreposage de liquides inflammables. En l'absence de besoin précis, il pourra en effet être considéré que le maître d'ouvrage ne peut faire appel à une disposition dérogatoire par nature exceptionnelle.

**L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de ne pas stocker de liquides inflammables dans certaines cellules qui pourront dès lors accueillir des panneaux photovoltaïques en toiture.**

### **III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

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

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

- le trafic routier et les nuisances associées (bruit et qualité de l'air notamment) ;
- le changement climatique ;
- la consommation d'espaces naturels et agricoles ;
- les risques technologiques (développés dans le chapitre VI « Étude de dangers »).

### **IV. Qualité de l'étude d'impact**

Les études présentées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale comportent les éléments prévus par le code de l'environnement et couvrent l'ensemble des thèmes requis. Les enjeux environnementaux ont été clairement identifiés dans le dossier de demande d'autorisation remis par le pétitionnaire.

#### *IV 1. Description de l'état initial*

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur.

#### *Le trafic routier*

Le dossier présente les principaux axes routiers desservant le secteur et le trafic actuellement supporté par ces axes (annexe 5 de l'étude d'impact). Le terrain est situé en bordure de la route départementale RD 918, qui permet de rejoindre la RD 2152 puis les diffuseurs avec l'autoroute A 10 à Mer ou à Meung-sur-Loire.

Le trafic quotidien moyen est ainsi :

- sur la RD 918 (bord sud du projet) selon une étude de circulation du 2 septembre 2021 : 3 300 véhicules dont 6 % poids lourds (soit environ 125 à 215 UVP/h<sup>2</sup>, dont 15 poids lourds, par sens aux heures de pointe).
- sur la RD 719 (lien entre la RD 918 et la RD 2152) : 4 200 véhicules dont 5 % de poids lourds.
- sur la RD 2152 : 11 000 véhicules dont 7 % de poids lourds, (de 290 à 610 UVP/h dont 5 à 30 PL par sens aux heures de pointe).

#### *La qualité de l'air*

L'étude d'impact affirme présenter (annexe 4) les émissions de gaz à effet de serre et de polluants<sup>3</sup> générées par le trafic actuel sur les principaux axes routiers desservant le secteur, sans pourtant les quantifier. Le choix des polluants a été effectué sur la base du rapport de l'Anses<sup>4</sup> de juillet 2012 relatif à la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisés dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières. Il est à noter que les valeurs de concentration proposées par l'étude sont des estimations et non des mesures réalisées à proximité des routes concernées par le projet.

---

2 UVP/h = unité de véhicule particulier par heure (trafic pondéré pour s'exonérer des différences de temps de circulation par catégorie de véhicules)

3 Monoxyde de carbone, oxydes d'azote, dioxyde de soufre, diverses émissions liées à l'échappement des véhicules (cadmium, chrome, nickel, plomb, etc.)

4 Agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail

L'étude d'impact caractérise également l'état de pollution de l'environnement par l'intermédiaire des stations de mesure Lig'Air les plus proches (au sein de l'agglomération d'Orléans : stations de la Préfecture, de la Source, Gambetta, Saint-Jean et Marigny). Elle présente très succinctement la situation par une transcription des statistiques annuelles mais ne fait pas une présentation précise, opérationnelle et lisible des données disponibles (étude d'impact, page 47). Les valeurs observées pour les polluants ne sont pas rapportées aux seuils réglementaires ni aux objectifs de qualité de l'Organisation mondiale de la santé, sachant que des valeurs supérieures à ces niveaux sont associées à des effets délétères pour la santé humaine. Les stations proposées n'étant pas pertinentes pour le site, il conviendra de procéder à une mesure sur site.

**L'autorité environnementale recommande la réalisation de mesures précises sur les axes routiers bordant le site pour apprécier l'exposition aux polluants des riverains. Elle recommande également de rapporter les valeurs obtenues aux objectifs de qualité publiés par l'Organisation mondiale de la santé.**

### Le bruit

Le dossier comporte une étude acoustique en période diurne et nocturne réalisée sur site le 17 août 2021. Les mesures ont été effectuées en quatre points des limites de propriété et en un 5<sup>e</sup>, au nord-ouest, en zone à émergence<sup>5</sup> réglementée<sup>6</sup> (ZER) qui correspond aux habitations les plus proches. Cette étude présente l'état actuel des niveaux sonores de la zone sans l'activité projetée. Elle met en évidence (étude d'impact page 27) un environnement sonore calme, marqué au niveau du point de mesure le plus au sud, par l'influence des voies de circulation à proximité et notamment de la RD 918 et de la RD 2152. Néanmoins, la mesure ayant été effectuée durant une seule journée, dans la deuxième quinzaine d'août, elle ne paraît pas nécessairement représentative.

### IV 2. Effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser

#### Le trafic routier et les nuisances associées

Le dossier compare (annexe 5 de l'étude d'impact), l'impact du trafic avec la réserve de capacité des giratoires aux heures de pointe du matin et du soir dans deux situations : 1) sans la prise en compte du trafic induit par le projet et 2) avec la prise en compte du trafic induit par le projet. L'étude conclut que l'ensemble des carrefours étudiés seront en mesure d'absorber sans aménagement le trafic supplémentaire dû au projet.

L'étude précise que le trafic routier du projet est évalué à 160 camions et 300 véhicules légers par jour, soit 920 mouvements par jour.

Le dossier présente (annexe 5 de l'étude d'impact) ensuite le trafic journalier induit par le projet en le détaillant sur les axes routiers desservant le site. Au regard de la desserte prévisionnelle, le trafic journalier sera :

- sur la RD 918, de l'ordre de 4 200 véhicules (+27 %) dont 12 % de poids-lourds ;
- sur la RD 719, de l'ordre de 4 600 véhicules (+10 %) dont 12 % de poids-lourds
- et sur la RD 2152, de l'ordre de 11 450 véhicules (+5 %) par jour dont 9 % de poids-lourds.

5 L'émergence est une modification du bruit ambiant induite par l'apparition ou la disparition d'un bruit particulier.

6 Zones où les émissions sonores ne doivent pas engendrer une émergence supérieure à des valeurs admissibles fixées par l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement (exemple : intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, existant à la date de l'arrêté d'autorisation de l'installation et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse) ; les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de l'arrêté d'autorisation...).

L'étude préconise que l'accès au site s'effectue à partir du rond-point sur la RD2152 (entre Beaugency et Meung-sur-Loire) via la RD 719 puis la RD 918. L'accès au site par d'autres itinéraires est selon le dossier à éviter (voiries et aménagements peu adaptés et densité de population importante).

L'étude présente (annexe 4) les émissions générées par le trafic des véhicules induit par le projet au niveau des axes routiers le desservant. Dans un rayon de 2 km autour du projet, les augmentations des émissions sont estimées à environ 10 % en oxydes d'azote, 6,5 % en particules, 12 % en dioxyde de soufre et 8 % en monoxyde de carbone par jour. L'étude d'impact sanitaire présentée conclut à l'absence d'impact significatif de ces augmentations. Pour l'autorité environnementale cette assertion n'est pas étayée.

### Le bruit

Le dossier énumère les différentes sources d'émissions sonores liées aux activités de la plateforme logistique. En phase d'exploitation, ces sources de bruit seront principalement induites par le trafic routier ainsi que par les opérations de chargement et déchargement des camions (environ 160 par jour).

En vue de réduire l'impact sonore de l'activité du site, le projet prévoit la réalisation d'un merlon acoustique de 4 m de hauteur en limite de propriété ouest.

L'étude d'impact acoustique prévisionnelle a permis de caractériser le niveau de bruit ambiant projeté en limite de propriété et en un point en zone à émergence réglementée sur la base d'hypothèses de trafic et de l'étude acoustique initiale.

Cette modélisation, réalisée avec la mise en place du merlon acoustique conduit à des niveaux sonores en limite de propriété en périodes de jour et de nuit ainsi que les émergences sonores en zones à émergence réglementée inférieurs aux valeurs limites réglementaires. Il convient de réaliser également une modélisation sans merlon pour apprécier l'effet du merlon acoustique.

L'exploitant s'engage à réaliser une analyse des niveaux sonores représentative de l'activité une fois le projet réalisé et à mettre en place les mesures correctives éventuellement nécessaires en cas de nuisances sonores pour les riverains.

### Les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique

Alors qu'une évaluation environnementale a été demandée notamment parce que le projet ne prenait pas en considération les effets sur le changement climatique, l'évaluation des émissions à effet de serre du fait du projet ne figure pas au dossier. Aucune compensation n'est proposée en vue de contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

**L'autorité environnementale recommande d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet et de compléter le dossier par des propositions de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050<sup>7</sup>.**

---

<sup>7</sup> L'article L. 100-4 I.1 du code de l'énergie fixe l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en divisant les émissions de gaz à effet de serre par un facteur supérieur à six entre 1990 et 2050.

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

### **Insertion du projet dans son environnement**

La localisation retenue est justifiée par la présence d'un axe autoroutier (A10) à proximité et la création d'emplois. Comme il n'existe pas d'embranchement autoroutier à Beaugency, l'accès à l'autoroute impose toutefois de traverser Baule en cas de départ vers l'embranchement de Meung-sur-Loire ou Beaugency et Tavers en cas de départ vers l'embranchement de Mer et donc la justification n'apparaît pas comme pertinente.

Le dossier ne procède pas à un examen de solutions de substitution raisonnables sur des parcelles ou un site distinct alors même que la justification n'est pas étayée par les faits.

### **L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse des solutions de substitution raisonnables et de proposer des mesures de compensation des surfaces artificialisées du fait du projet**

Le dossier indique que le projet s'implantera sur des terrains agricoles cultivés (culture céréalière) et qu'il sera situé dans le prolongement de la zone industrielle existante. Le dossier précise que les terrains ont été laissés en culture dans l'attente du développement de projets. Le dossier indique que les conséquences de la disparition de cette surface agricole sont définies comme faibles pour l'agriculteur et faibles à nulles pour la filière locale (incidences directes et indirectes).

Le dossier ne comporte pas des mesures d'évitement et de réduction ni de mesures compensatoires agricoles. Sur ce dernier point, le projet remplit les trois critères cumulatifs du décret du 31 août 2016 et doit donc faire l'objet d'une étude préalable de compensation.

La surface ainsi artificialisée devrait donner lieu à compensation dans le cadre de l'objectif national d'absence d'artificialisation nette. Cette question n'est toutefois pas abordée dans le dossier.

### **Au regard des surfaces retirées à l'agriculture et des caractéristiques du projet, l'autorité environnementale rappelle l'obligation de réalisation d'une étude préalable de compensation agricole si celle-ci n'a pas été faite dans le cadre de la ZAC.**

Un photomontage présente l'insertion paysagère du projet dans l'environnement. Le dossier précise les mesures d'insertion paysagère prévues, notamment des plantations d'arbres de hautes tiges d'essences locales, des bosquets.

### **Articulation du projet avec les plans et programmes concernés**

Le dossier indique que le projet est situé dans le prolongement d'une zone industrielle existante et que le terrain est classé en zone UI-c qui correspond au périmètre de la Zac Acti-loire dans le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Beaugency.

Le dossier traite de la prise en compte du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Loire-Bretagne et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Nappe de Beauce en vigueur et de sa compatibilité avec ces derniers.

### **Remise en état du site**

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

## **VI. Étude de dangers**

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts.

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

Les scénarios d'incendie font l'objet d'une analyse approfondie des effets thermiques, toxiques et de perte de visibilité.

L'étude montre que les effets thermiques dus à l'incendie d'une cellule ne sortent pas des limites de propriété du site, à l'exception du flux de 3 kW/m<sup>2</sup> (correspondant aux effets irréversibles<sup>8</sup> au sens de l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005<sup>9</sup>) dans le cas d'un incendie de liquides inflammables qui dépasse les limites de propriété à l'ouest sur la parcelle voisine actuellement non bâtie sur une surface de 100 m<sup>2</sup>.

L'étude montre que les effets thermiques dus à l'incendie généralisé de trois cellules stockant des produits du type pneumatiques ne sortent pas des limites de propriété du site, à l'exception du flux de 5 kW/m<sup>2</sup> (correspondant aux effets létaux<sup>10</sup>) qui dépasse les limites de propriété à l'ouest sur la parcelle voisine actuellement non bâtie sur une surface de 100 m<sup>2</sup> et du flux de 3 kW/m<sup>2</sup> qui dépasse les limites de propriété à l'ouest sur la parcelle voisine actuellement non bâtie sur une surface de 500 m<sup>3</sup>.

Par ailleurs, l'étude de dangers précise la mise en œuvre au sein du projet de plusieurs moyens de prévention et de protection afin de limiter la probabilité d'occurrence ou les conséquences d'un éventuel sinistre.

## **VII. Résumés non techniques**

Plusieurs résumés non techniques figurent dans le dossier : note de présentation non technique et résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers. Ces documents abordent de façon compréhensible les thématiques et les exposent de manière lisible pour le grand public.

---

8 Les seuils des effets irréversibles (SEI) délimitent la zone des dangers significatifs pour la vie humaine.

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

10 Les seuils des effets létaux (SEL) correspondant à une concentration létale (CL) de 1 % délimitent la zone des dangers graves pour la vie humaine.

## **VIII. Conclusion**

Le contenu de l'étude d'impact du projet de création de la plateforme logistique de la société Parcolog Gestion fait apparaître plusieurs lacunes ne permettant pas de s'assurer de la bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux et des incidences relatifs au trafic routier et les nuisances associées (bruit, émissions de gaz à effet de serre, polluants atmosphériques), qui sont insuffisamment traitées. En outre compte tenu de l'augmentation de l'émission de gaz à effet de serre et des surfaces artificialisées induites par le projet, un projet de compensation aurait été attendu afin de contribuer à l'objectif national de neutralité carbone et de l'absence d'artificialisation nette à l'horizon 2050.

**Ainsi l'autorité environnementale recommande principalement de réévaluer les incidences du projet sur la santé humaine, notamment en termes de polluants atmosphériques et sur l'environnement, en particulier en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de surfaces artificialisées.**

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

## Annexe : Identification des enjeux environnementaux

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

	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	+	Le site ne présente aucun enjeu écologique majeur. La culture intensive céréalière effectuée sur ce site n'a pas favorisé le développement d'une biodiversité remarquable. Les espèces présentent un enjeu faible à modéré (faune).
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	+	L'évaluation des incidences Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence notable sur les habitats et les espèces inscrits aux formulaires standards de données des sites Natura 2000 concernés dans un rayon de 20 km.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	+	Le dossier précise que l'enjeu relatif aux continuités écologiques est considéré comme faible.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	+	Le dossier indique que le projet induira une faible consommation d'eau potable. Les eaux pluviales et domestiques seront traitées respectivement par un déboureur-déshuileur avant infiltration et rejet dans la bassin d'infiltration et par la STEP de Tavers.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+	Le dossier indique que le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection d'un captage d'eau potable.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	+	Les consommations énergétiques du projet sont liées au fonctionnement des bâtiments, notamment pour leur chauffage et leur éclairage. Les solutions retenues pour limiter ces consommations sont adaptées.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) et adaptation au dit changement	++	Voir corps de l'avis.
Sols (pollutions)	+	Le dossier présente des mesures organisationnelles et techniques afin de limiter les pollutions du sol, notamment des systèmes de rétention.
Air (pollutions)	++	Voir corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...)	+	Le dossier précise que le projet n'est pas situé dans une zone exposée aux risques naturels.
Risques technologiques	++	Voir corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier identifie les déchets produits par le projet, les filières d'élimination et de valorisation des déchets.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	++	Voir corps de l'avis.
Patrimoine architectural, historique	+	Le dossier précise qu'aucun site classé n'est recensé à proximité immédiate du projet.
Paysages	+	Le projet s'inscrit dans la continuité des constructions existantes (Parc d'activités Acti-Loire).
Odeurs	+	Le dossier précise qu'aucune installation susceptible de générer des émissions olfactives n'est envisagée sur le site.
Émissions lumineuses	+	Les émissions lumineuses restent modérées.
Trafic routier	++	Voir corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes actifs)	+	Le dossier précise que le site ne sera accessible que par voie routière.
Sécurité et salubrité publique	+	Le projet prévoit des mesures adaptées en matière de sécurité.
Santé	++	Voir corps de l'avis.
Bruit	++	Voir corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	0	

**\*\* Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné

# DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Avril 2022

## Projet PARCOLOG GESTION

Zone d'activités ACTILOIRE  
Beaugency (45 190)

**Mémoire en réponse à la  
MRAE**



19 Bis avenue Léon Gambetta  
92120 Montrouge

T+33 1 46 94 80 64

[www.b27.fr](http://www.b27.fr)  
[contact@b27.fr](mailto:contact@b27.fr)

**Avis délibéré de la Mission Régionale d’Autorité  
environnementale Centre-Val de Loire sur le projet  
de la société Parcolog Gestion pour l’exploitation  
d’un entrepôt de stockage de marchandises  
diverses situé sur le territoire de la commune de  
Beaugency (45)**

**N°MRAe 2021-3506**

**L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de ne pas stocker de liquides inflammables dans certaines cellules qui pourront dès lors accueillir des panneaux photovoltaïques en toiture.**

Il sera intégré dans la conception constructive du bâtiment les mesures conservatoires permettant la pose d'une toiture photovoltaïque sur une partie de la toiture. Ces mesures concerneront l'intégration dans les notes de calcul des particularités liées à la mise en place d'une installation photovoltaïque afin de reprendre une charge supplémentaire de 15 kg/m<sup>2</sup>, avec la reprise des infrastructures profondes et des fondations, le renforcement de la charpente, le remplacement de la couverture et de l'isolant. Ces éléments constructifs seront réalisés sur une partie des cellules du bâtiment afin de permettre la pose de panneaux photovoltaïques en toiture des cellules qui ne recevraient pas de liquides inflammables.

**L'autorité environnementale recommande la réalisation de mesures précises sur les axes routiers bordant le site pour apprécier l'exposition aux polluants des riverains. Elle recommande également de rapporter les valeurs obtenues aux objectifs de qualité publiés par l'Organisation mondiale de la santé.**

L'étude sanitaire mesurant l'impact du trafic routier généré par le site sur la qualité de l'air du secteur est jointe en annexe de l'étude d'impact.

Pour l'état initial de la qualité de l'air du secteur, nous avons pris en compte les valeurs moyennes édictées par l'ANSES (Agence Nationale Sécurité Sanitaire Alimentaire Nationale) dans son rapport du 12 juillet 2012 pour les zones périurbaines telles que la commune de Beaugency.

Ces données ont été affinées avec les données disponibles sur les stations de mesures de la qualité de l'air Lig'Air de l'agglomération d'Orléans.

Dans chaque cas, quand un polluant est mesuré par plusieurs stations, c'est la valeur moyenne fond qui a été retenue pour la modélisation. Cette valeur moyenne fond est cohérente pour une zone périurbaine comme Beaugency.

Compte tenu de la bibliographie disponible auprès de l'ANSES et des mesures de Lig'Air, une mesure sur site ne nous a pas paru nécessaire ni pertinente.

Concernant les objectifs de qualité publiés par l'OMS, le tableau de synthèse présenté dans l'étude d'impact sanitaire peut être complété comme suit :

	Concentration moyenne sur 2007-2009 Milieu : périurbain	Augmentation calculé dans notre étude %	Concentration finale	Objectif de qualité (compris les nouveaux niveaux guide OMS)	VTR Effets chroniques non cancérogènes (avec seuil)	ERU Effets chroniques cancérogènes (sans seuil) <b>Toujours en µg/m<sup>3</sup></b>
CO (mg/m <sup>3</sup> )	<b>0,293</b>	8,0%	0,32	4	Pas de données	Pas de données
Nox (µg/m <sup>3</sup> )	<b>8</b>	10,3%	8,82	10	Pas de VTR	Pas de données
Particules 10,0 (µg/m <sup>3</sup> )	<b>12</b>	6,6%	12,79	15	Pas de VTR	Pas de données
CO <sub>2</sub>	Pas de données	12,3%	/		Pas de VTR	Pas de VTR
SO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	<b>1</b>	12,3%	1,12	40	Pas de VTR	Pas de données
CH <sub>4</sub>	Pas de données	11,8%	/		Pas de VTR	Pas de VTR
N <sub>2</sub> O	Pas de données	7,3%	/		Pas de VTR	Pas de VTR
Benzène (µg/m <sup>3</sup> )	<b>1</b>	6,2%	1,06	2	10	2,60E-06
Plomb (ng/m <sup>3</sup> )	6,5	6,1%	6,90	0,25 µg/ m <sup>3</sup>	900	1,20E-05
Cd (ng/m <sup>3</sup> )	0,2	0,0%	0,20		450	4,20E-03
Cr (ng/m <sup>3</sup> )	6	0,0%	6,00		30	4,20E-02
Cr VI (ng/m <sup>3</sup> )	0,08	0,0%	0,08			
Ni (ng/m <sup>3</sup> )	2,6	0,0%	2,60		90	3,80E-04
Formaldéhyde (ng/m <sup>3</sup> )	3	15,8%	3,47		9	5,26E-06
1,3 Butadiène (ng/m <sup>3</sup> )	0,6	18,4%	0,71		2025	1,70E-04
Acétaldéhyde (µg/m <sup>3</sup> )	1,5	15,7%	1,74		160	2,20E-06

**L'autorité environnementale recommande d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet et de compléter le dossier par des propositions de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050<sup>1</sup>.**

A ce stade du projet, il n'est pas possible de quantifier la consommation d'énergie du bâtiment logistique.

Néanmoins, le bâtiment respectera les prescriptions applicables aux bâtiment neufs en terme d'efficacité énergétique.

Les bureaux et locaux sociaux seront réalisés conformément à la RT 2012.

Le bâtiment présentera une bonne isolation thermique permettant d'optimiser le chauffage. En réalité, les cellules de stockage sont très peu chauffées (maintien hors gel pour les systèmes sprinkler).

Les activités logistiques sont principalement consommatrices d'énergie électrique. Cette énergie est employée pour l'éclairage des locaux et la charge des batteries permettant l'utilisation des chariots élévateurs.

La société PARCOLOG GESTION veillera à privilégier au maximum l'éclairage naturel en implantant dans les bâtiments à usage d'activité ou à usage logistique une surface de lanterneaux d'éclairage de plus de 2% afin de privilégier l'éclairage naturel durant la journée.

La disposition de ces lanterneaux, au centre des allées de circulation, permettra de bénéficier au maximum de la lumière naturelle. Pendant les périodes d'obscurité, les commandes d'éclairage activeront 3 secteurs : les zones de quai, les zones de stockage et les zones sans éclairage naturel de part et d'autre des murs coupe-feu. En effet pour des raisons de sécurité incendie la réglementation interdit l'emploi de lanterneaux dans les espaces à proximité des murs coupe-feu. Ces bonnes pratiques de conception permettront de rationaliser l'emploi des ressources électriques. De plus, l'éclairage sera à LED avec détecteurs crépusculaires.

Le futur exploitant du site pourra mener une étude dans le but de limiter sa consommation d'énergie et évaluer la réduction possible concernant les émissions de gaz à effet de serre. L'implantation de panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment sera également une option envisagée.

Concernant les émissions liées aux déplacements domicile-travail des employés de l'entrepôt, sur la base des emplois projetés et de la répartition des flux OD domicile-travail, les GES liés, sur la base des données prévisionnelles 2023 du parc automobile français, sont évalués à :

<b>GES</b>	<b>Eq T/an</b>
Dioxyde de carbone (CO <sup>2</sup> )	149
Monoxyde de carbone (CO)	1,3
Hydrocarbure (HC)	0,1
Oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> )	0,08
Particules (pour un moteur à injection direct)	0,006
Hydrocarbures non méthaniques (HCNM)	0,09

Concernant les GES liés aux flux PL, il n'est pas possible de déterminer les distances moyennes que les PL auront à parcourir pour l'activité du site.

Concernant les mesures de réduction et de compensation des pertes de capacités de stockage de carbone par des sols du fait de leur imperméabilisation, il convient de rappeler que le terrain d'assiette du projet PARCOLOG GESTION est une parcelle agricole.

L'activité agricole permet de capter le CO<sub>2</sub> atmosphérique via la photosynthèse pour le stocker dans le sol. L'institut du végétal indique ainsi qu'un hectare de blé capte 4 à 8 fois plus de CO<sub>2</sub> qu'il n'en est émis pour le produire mais ce ratio est très largement fonction de l'utilisation des pailles de culture : le carbone contenu dans les pailles est stocké dans le sol si la paille est enfouie après récolte pour nourrir le sol. Il n'est pas stocké dans le sol si la paille est récoltée.

A l'échelle du projet PARCOLOG GESTION, cette perte de capacité de stockage du carbone du fait de l'arrêt de la production agricole sera compensée par l'aménagement paysager d'une surface de 37 183 m<sup>2</sup>.

Ces espaces paysagers seront principalement occupés par des massifs ornementaux, des espaces arbustifs et des boisements.

Dans un souci de diminution des impacts carbonés du chantier de construction et de l'exploitation du bâtiment, les mesures suivantes seront prises :

- Faciliter le covoiturage par des places réservés au covoiturage sur le parking VL,
- Promouvoir l'utilisation des véhicules électriques par des places réservés et des bornes de recharge sur le parking VL,
- Promouvoir des modes de déplacement doux avec des abris à vélos proche des accès,
- Limiter la vitesse sur les voies de circulation à l'intérieur du site,
- Sécuriser la circulation au sein du site : voies de circulation douces séparées de la voie principale, séparation des flux VL et PL, marquage et signalétique renforcés, éclairage des voies à différents niveaux,
- Maitriser les ambiances lumineuses avec un éclairage performant,
- Minimiser les consommations électriques par l'implantation de lanterneaux d'éclairage de l'ordre de 8 % pour privilégier l'éclairage naturel,
- Optimiser la gestion des matériaux (déblais et remblais),
- Mettre en place des dispositifs sélectifs de collecte des déchets et évacuer les déchets par une filière adaptée à leur nature.

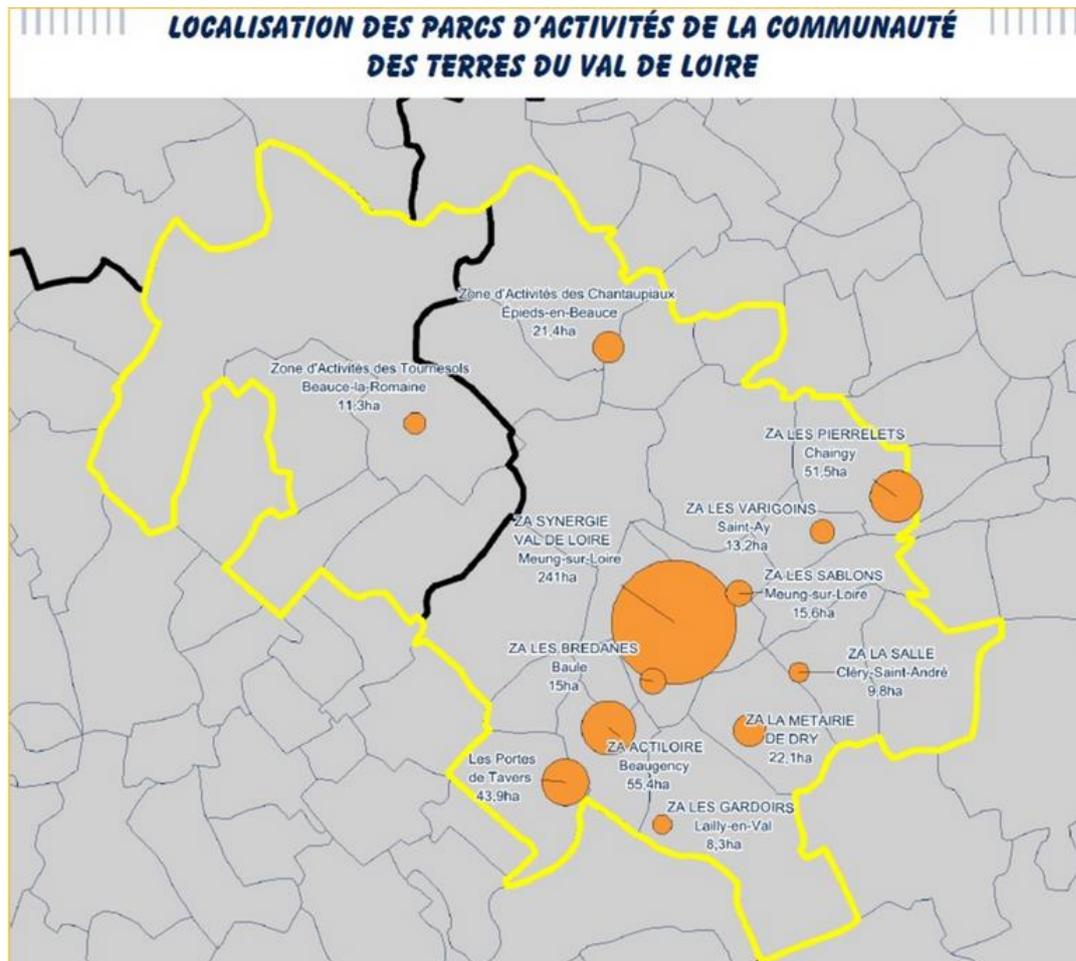
Enfin, l'établissement vise l'obtention d'une certification BREEAM, un standard de certification relatif à l'évaluation environnementale des bâtiments. Cette certification permet de :

- S'inscrire dans une démarche de développement durable,
- Réduire ses coûts de fonctionnement,
- Attirer et fidéliser ses clients,
- Améliorer le bien-être de ses salariés ou des occupants de son bâtiment,
- Faciliter la mise en location ou la vente de son bien,

- Augmenter sa valeur verte (c'est-à-dire l'augmentation de valeur engendrée par une l'amélioration de la performance énergétique d'un patrimoine immobilier

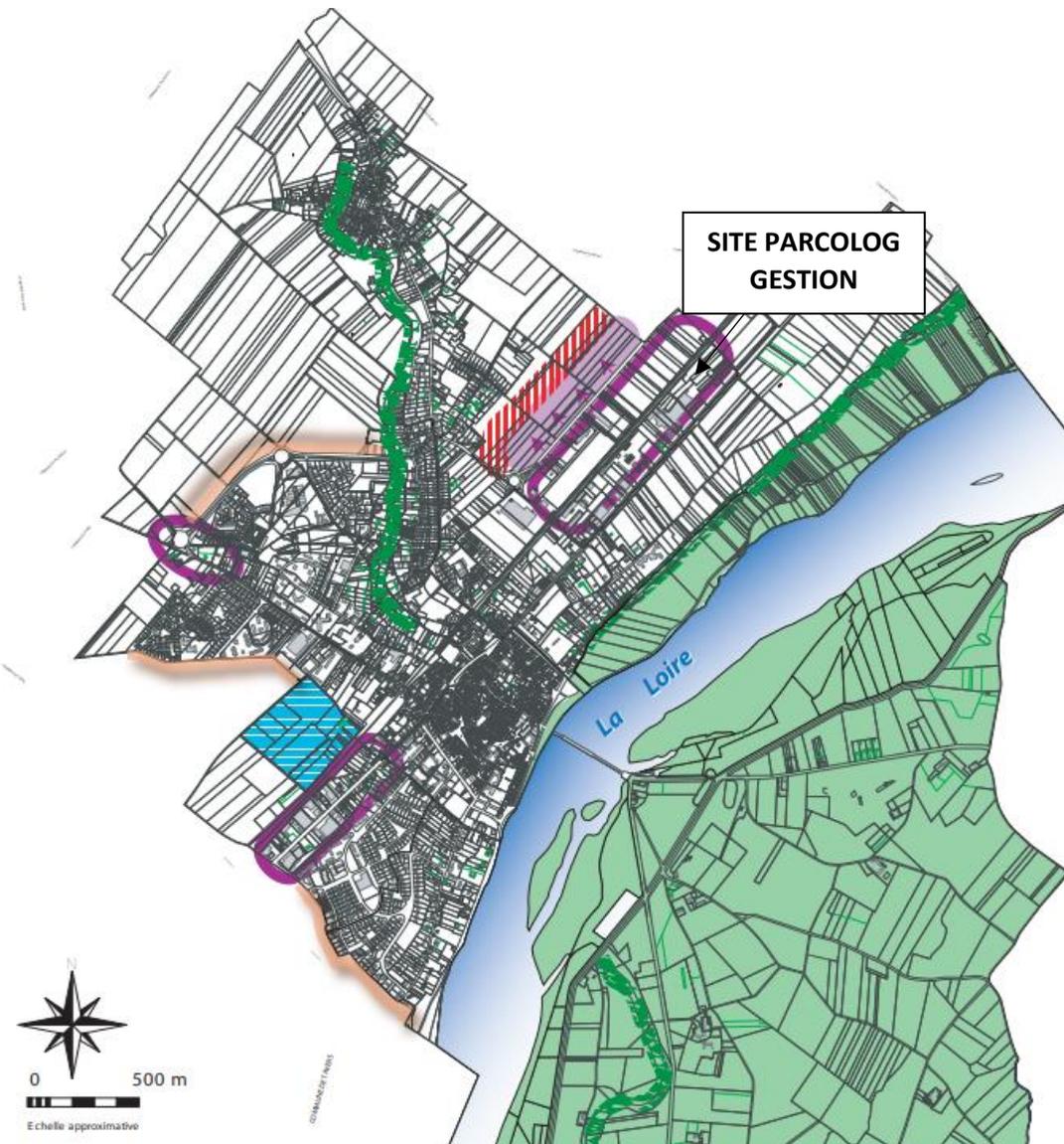
**L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse des solutions de substitution raisonnables et de proposer des mesures de compensation des surfaces artificialisées du fait du projet**

La carte ci-après nous permet de constater que le projet s'intègre dans l'un des douze Parcs d'activités situés sur la communauté de communes des Terres du Val de Loire. Ce n'est donc pas un projet isolé. Ce terrain fait partie de la ZA ACTILOIRE qui est la zone d'activités et logistique historique du secteur. Plusieurs entreprises comme FAURECIA ou TRECA étaient présentes préalablement sur ce site.



*Localisation des parcs d'activités de la communauté des terres du Val de Loire – Source : site de la communauté de communes des Terres du Val de Loire*

Le projet est inscrit dans le PADD du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Beaugency, comme le montre la carte ci-dessous, extraite du PADD.



**ZOOM 3 : Zones industrielles, périurbaines et non urbanisées**

-  Extension de la zone Acti Loire
-  Espaces de transition à conserver
-  Entrées de ville à requalifier
-  Amélioration des transitions entre les espaces urbain et rural
-  Zone d'urbanisation future des Gouffres
-  Patrimoine naturel à protéger
-  Application du principe de précaution : Limitation des constructions nouvelles



Carte issue du PADD du PLU de Beaugency

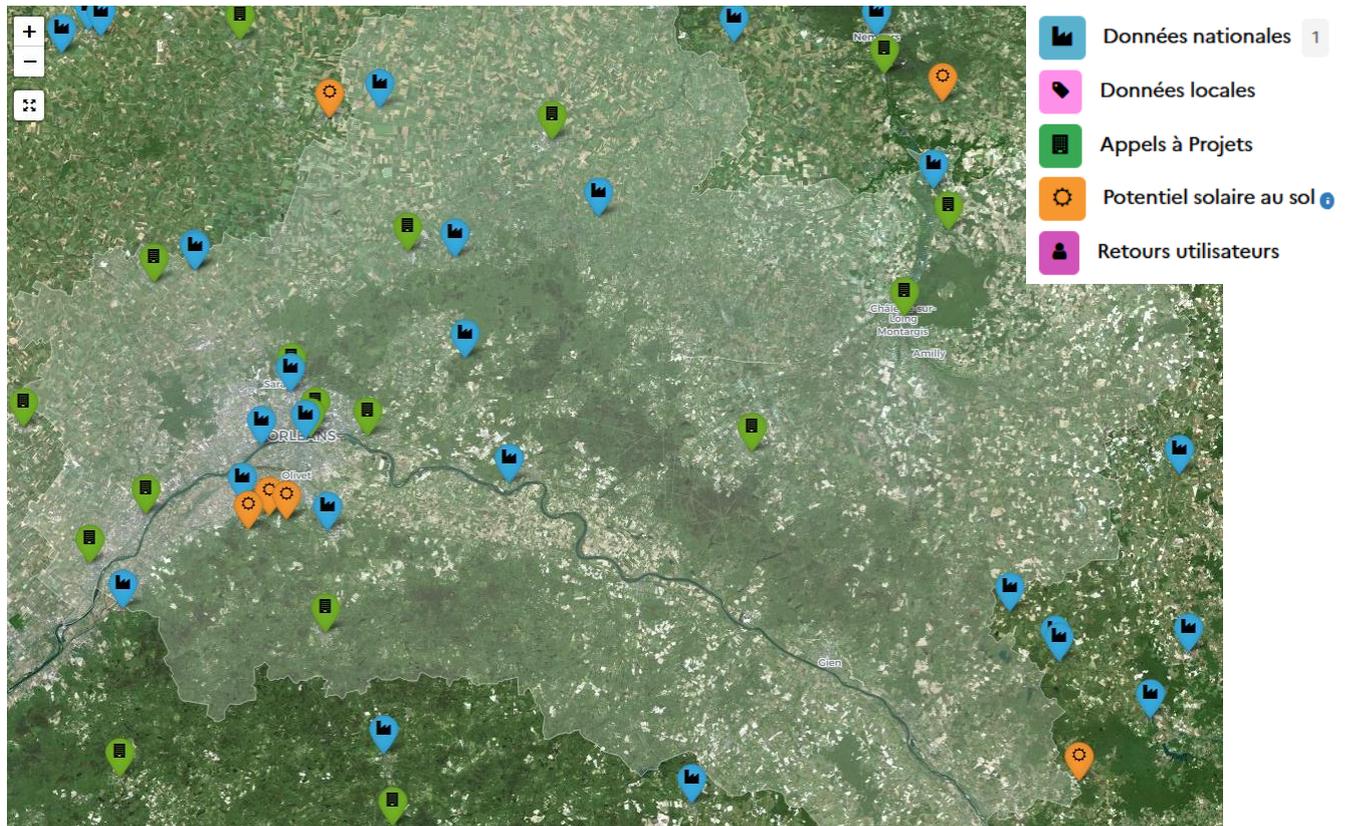
Le terrain a été choisi pour sa localisation, sa disponibilité et sa superficie.

Une étude des friches disponibles sur le territoire du Loiret a été réalisée.

La carte ci-après est issue du site cartofriches.

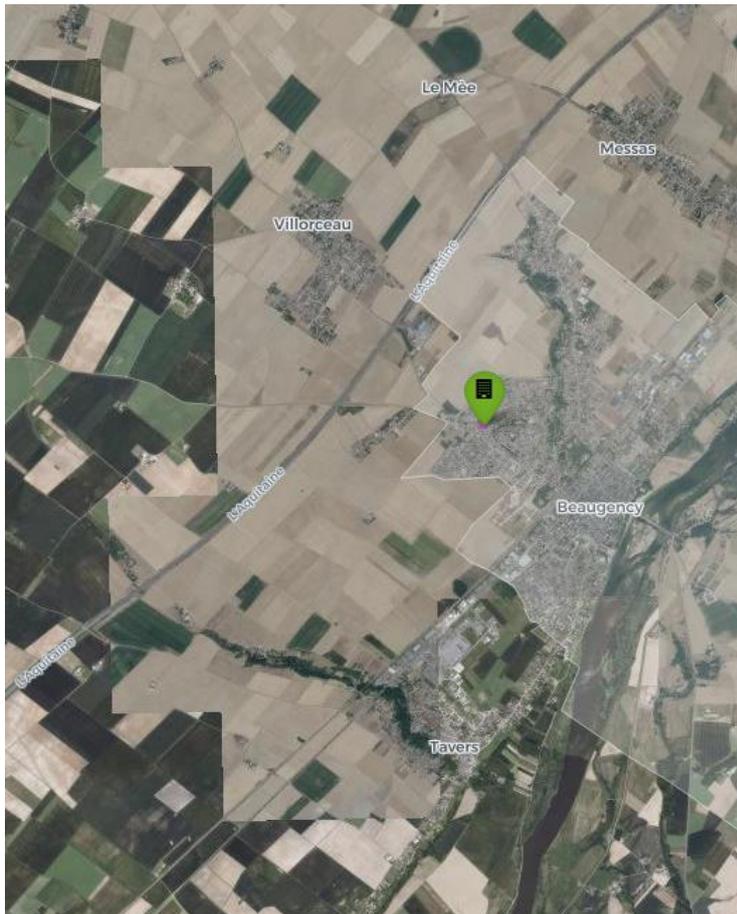
Elle recense les friches identifiées sur le territoire (ici centré sur le Loiret).

L'analyse des données montre que les friches recensées sur le département n'ont pas la surface nécessaire à la réalisation du projet.

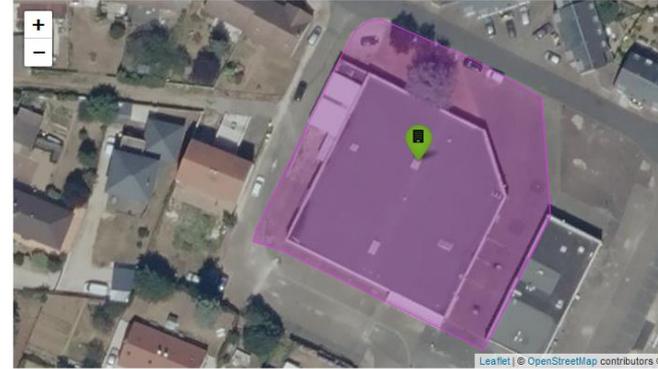


*Localisation des friches sur le territoire du Loiret (source : cartofriches)*

Par exemple, la friche localisée sur la commune de Beaugency présente une superficie de moins de 3 000 m<sup>2</sup>.



APPEL À PROJET RECYCLAGE FONCIER 2021 2NDE ÉDITION (DOSSIER N° 6152843) - CENTRE-VAL DE LOIRE - 45 - LOIRET - BEAUGENCY (45190) - FRICHE: FRICHE EX-DIA DU QUARTIER GARAMBAULT



<https://cartofriches.cerema.fr/?site=9-6152843>

Ce site n'est pas une friche ?  
Contactez-nous à l'adresse [cartofriches@cerema.fr](mailto:cartofriches@cerema.fr) !

#### INFORMATIONS GÉNÉRALES

Code du site : 9-6152843

Surface (de l'unité de propriété) : 2 926.817 m<sup>2</sup>

Celle de Meung-sur-Loire présente une surface de moins de 11 000 m<sup>2</sup>.

C'est pourquoi PARCOLOG GESTION a porté son choix sur le site de Beaugency.

Concernant la surface artificialisée, la construction d'un entrepôt à étages n'a pas été envisagée car en l'état actuel du marché, les importants surcouts engendrés par la construction à étage ne peuvent être répercutés sur les loyers des entreprises utilisant les plateformes logistiques rendant ainsi, pour l'instant, économiquement impossible ces opérations hors des cœurs des grandes métropoles urbaines.

Comme décrit dans l'étude d'impact, le projet porte sur la construction de 64 782 m<sup>2</sup> de toitures, de 38 569 m<sup>2</sup> de voiries sur un terrain de 140 534 m<sup>2</sup>. La surface non imperméabilisée représente donc 37 183 m<sup>2</sup> soit 26,45% de la superficie de la parcelle.

Les espaces paysagers seront principalement occupés par des massifs ornementaux, des espaces arbustifs et des boisements. L'ensemble est planté d'arbres en tiges, alignés ou isolés donnant à l'ensemble de la parcelle une véritable identité paysagère locale et participant activement au rapport d'échelle entre le paysage et le bâtiment.

L'ensemble du projet est guidé par l'intention de valoriser l'intégration du bâtiment à son paysage. Tous les accès et vues sur le bâtiment sont mis en valeur par des palettes végétales denses, persistantes et florifères.

La mise en place de ces espaces végétalisés permettra à un nouvel écosystème de se développer et de limiter ainsi l'impact du projet sur les services systémiques.

**Au regard des surfaces retirées à l'agriculture et des caractéristiques du projet, l'autorité environnementale rappelle l'obligation de réalisation d'une étude préalable de compensation agricole si celle-ci n'a pas été faite dans le cadre de la ZAC.**

Les projets soumis à étude préalable agricole sont ceux qui répondent à 3 critères :

- **Condition de nature** : projet soumis à une étude d'impact systématique
- **Condition de localisation** : zone naturelle, agricole ou forestière affectée à une activité agricole dans les 5 années précédant le dépôt du dossier de demande d'autorisation du projet (3 ans pour les zones à urbaniser)
- **Condition de consistance** : surface agricole prélevée définitivement par le projet supérieure à 5 hectares (seuil par défaut, le Préfet de département peut définir un seuil compris entre 1 et 10 hectares)

Le projet PARCOLOG GESTION n'est pas soumis à une étude d'impact systématique.

Il relève des catégories 1°b) et 39°a) d'examen au cas par cas du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement.

Il a fait l'objet d'un arrêté portant décision après examen au cas par cas de la demande enregistrée sous le numéro F02421P0054 en application de l'article R122-3 du code de l'environnement, en date du 7 juillet 2021.

Il n'est donc pas concerné par la compensation agricole.