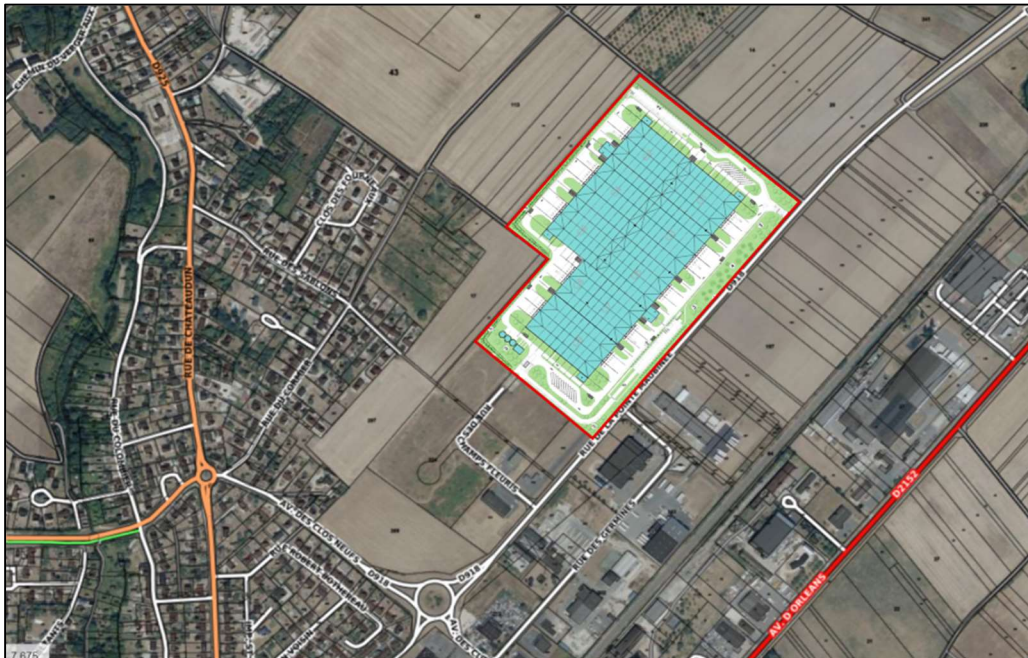


**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE du 20 juin au 20 juillet 2022**

**Le projet PARCOLOG GESTION**

Situé dans la Zone d'activités ACTILOIRE Beaugency (45 190)



- ▶ Autorisation environnementale :  
Pétitionnaire PARCOLOG GESTION  
17 rue des Tilleuls – 78960 VOISINS-LE-BRETONNEUX

**Conclusions et avis du commissaire-enquêteur  
Philippe RAGEY**

1.	GENERALITES CONCERNANT LE PROJET .....	3
2.	ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE .....	4
3.	AVIS SUR LES IMPACTS GÉNÉRÉS PAR LA CONSTRUCTION .....	7
4.	CONCLUSIONS SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE .....	9
5.	MON AVIS SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE .....	10

# 1. GENERALITES CONCERNANT LE PROJET

La demande d'autorisation environnementale a été déposée le 16 novembre 2021, complétée le 24 février 2022. Elle vise les rubriques de la nomenclature 1510-2 et 4331-2 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

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.

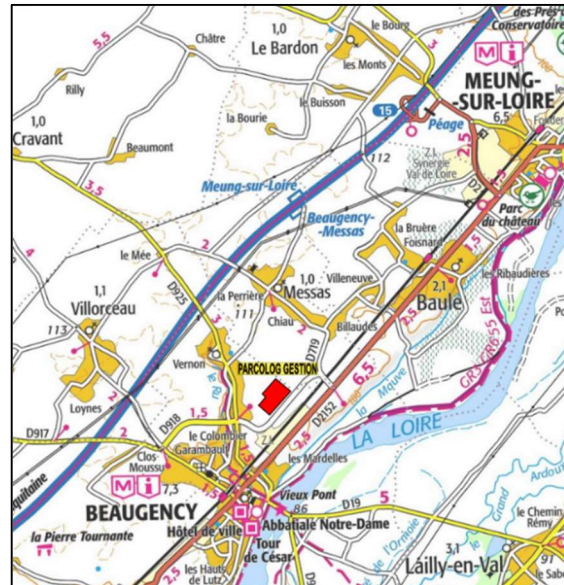
Le permis de construire n'est pas intégré dans l'autorisation environnementale, et n'est pas exécutoire avant la délivrance de l'autorisation environnementale.

## 1.1. PRÉAMBULE

### La situation :

La société PARCOLOG GESTION souhaite construire une plate-forme de 64 847 m<sup>2</sup> à vocation logistique et de bureaux sur un terrain de 140 534 m<sup>2</sup> au sein du Parc d'activités ACTILOIRE / Synergie Val de Loire géré par la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire. Les terrains d'assiette de ce projet sont situés sur la commune de Beaugency.

Cette plate-forme est destinée à la location.



### L'activité :

Le site sera susceptible d'accueillir au total 126 000 palettes représentant 94 500 tonnes de marchandises combustibles.

- La réception des produits avec un approvisionnement par poids lourds,
- Le stockage des produits dans les différentes cellules,
- La préparation des commandes,
- L'expédition des produits par route par poids lourds.

Le principal risque lié à ce type d'activité est l'incendie. Si les produits de grande consommation stockés ne présentent pas de danger particulier, leur combustibilité ramenée à l'échelle du stockage (environ 13 000 T de matières combustibles stockées dans la plus grande cellule de stockage), présente un risque d'incendie de grande ampleur.

Rubrique	Libellé de la rubrique (activités)	Installations concernées	Régime
E : enregistrement D : déclaration DC : déclaration avec contrôle périodique			
1510-2b	<b>Entrepôts couverts (stockage de matières, produits ou substances combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes dans des) à l'exclusion des dépôts utilisés au stockage de catégories de matières, produits ou substances relevant par ailleurs de la présente nomenclature, des bâtiments destinés exclusivement au remisage de véhicules à moteur et de leur remorque, des établissements recevant du public et des entrepôts frigorifiques.</b> Le volume des entrepôts étant supérieurs ou égal à 50 000 m <sup>3</sup> , mais inférieur à 900 000 m <sup>3</sup> .	Volume de l'entrepôt : 845 481 m <sup>3</sup>  94 500 tonnes stockables, dont 1 000 m <sup>3</sup> de liquides par cellule.	E
4331-2	<b>Liquides inflammables de catégorie 2 ou catégorie 3 à l'exclusion de la rubrique 4330.</b> La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations est supérieure ou égale à 100 t mais inférieure à 1 000 t.	Capacité de stockage égal à 900 tonnes	E

2910-A2	<b>Combustion à l'exclusion des activités visées par les rubriques 2770, 2771, 2971 ou 2931 des installations classées au titre de la rubrique 3110 ou au titre d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou le traitement, en mélange avec des gaz de combustion, des matières entrantes.</b> Lorsque sont consommés exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du biométhane, du fuel domestique, du charbon, des fiouls lourds, de la biomasse [...]. La puissance thermique nominale est supérieure à 1 MW et inférieure à 20 MW.	Puissance thermique nominale : 2 MW	DC
2925	<b>Accumulateurs</b> (ateliers de charge d') la puissance maximum de courant continu utilisable pour cette opération étant supérieure à 50 kW	Puissance du courant continu 500 kW	D
4320-2	<b>Aérosols extrêmement inflammables ou inflammables de catégorie 1 ou 2 contenant des gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou des liquides inflammables de catégorie 1</b> La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 15 t et inférieure à 150 t.	Capacité de stockage est égale 90 tonnes*	D
4321-2	<b>Aérosols extrêmement inflammables ou inflammables de catégorie 1 ou 2 ne contenant pas de gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou des liquides inflammables de catégorie 1.</b> La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 500 t et inférieure 5 000 t	Capacité de stockage égale à 640 tonnes *	D
4510-2	<b>Dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie aiguë 1 ou chronique 2</b> La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure à 20 t mais inférieure à 100 t	Quantité susceptible d'être présente : 45 tonnes	DC
4511-2	<b>Dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie chronique 2.</b> La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 100 t et inférieure à 200 t	Quantité susceptible d'être présente : 100 tonnes	DC
4718-2	<b>gaz inflammables liquéfiés de catégorie un et 2 (y compris gaz GPL) et gaz naturel.</b> La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations est inférieure à 6 t.	Quantité susceptible d'être présente : 5 tonnes	DC

### La conception :

L'entrepôt sera divisé en neuf cellules de stockage de 3 348 à 8 766 m<sup>2</sup>, disposées dos à dos sauf la cellule 9, traversante. 78 quais de réception / expédition répartis sur les deux faces longues.

Les dimensions du bâtiment seront :

- longueur : 366 m
- largeur : 200 m
- l'acrotère le plus haut est à 14.95 m.

En extérieur, seront réalisés :

- voiries, aires de manœuvres, zones de béquillages
- poches de stationnement VL ( 160+4PMR ) et PL ( 20+19 en fond de cour )
- espaces verts sur environ 37 000 m<sup>2</sup>, merlons
- bassins de rétention et noue d'infiltration
- locaux techniques

## 2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

### 2.1. Désignation du commissaire enquêteur

J'ai été désigné commissaire enquêteur par Mme la Présidente du Tribunal Administratif par décision en date du 1<sup>er</sup> avril 2022.

### 2.2. Avis sur le dossier d'enquête

Le dossier mis à disposition du public a pu apporter les informations nécessaires à une bonne compréhension du projet. Cependant sa complexité peut rendre sa lecture difficile pour le grand public. A ce titre, les résumés non technique sont clairs et accessibles.



### 2.3. L'enquête publique est justifiée :

Compte tenu des activités logistiques prévues sur cette plate-forme et du fait que certaines d'entre elles sont soumises à autorisation, le projet est soumis à une étude d'impact au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et doit faire également l'objet d'une enquête publique.

Conformément au code de l'environnement et compte tenu de l'importance de l'ensemble immobilier projeté, la demande de permis de construire doit être accompagnée d'une étude d'impact, donc soumise à enquête publique.

### 2.4. L'organisation de l'enquête

L'enquête publique unique a été ouverte du 20 juin 2022 au 20 juillet 2022 inclus, soit pendant 31 jours consécutifs.

La mairie de BEAUGENCY était le siège de l'enquête. Trois permanences ont été tenues :

- le samedi 25 juin 2022, de 9h00 à 12h00, prolongée le samedi 2 juillet 2022.
- le vendredi 8 juillet 2022, de 14h00 à 17h00
- le mercredi 20 juillet 2022, de 14h00 à 17h00

L'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté de Monsieur le Préfet du Loiret.

### 2.5. Avis sur l'organisation et le déroulement de l'enquête

Après étude et analyse du dossier d'enquête publique unique remis par l'autorité organisatrice, j'ai complété mon information par une réunion avec le pétitionnaire, Monsieur le Maire de BEAUGENCY ainsi que de membres des services concernés.

Je considère que, sur ces bases, mon information sur le contenu du projet, ses objectifs, et ses impacts environnementaux était satisfaisante lors de l'ouverture de l'enquête.

La publicité faite par les communes dans le périmètre d'affichage et par le pétitionnaire a été de bonne qualité et les parutions dans la presse ont été faites dans les règles. Je considère que la population a été ainsi largement informée.

### 2.6. Le bilan quantitatif :

BEAUGENCY (20-06-2022 au 22-07-2022)	Personnes reçues	Observations écrites		
		Registre	Courriers	Mails
En mairie, sur registre		12	7	
Sur le site de la Préfecture				157
Samedi 25 juin 2022	22	13		
Samedi 2 juillet 2022 (sur RV)	4	3		
Vendredi 8 juillet 2022	10	9		
Mercredi 20 juillet 2022	11	5		
<b>Ensemble 206 observations</b>	<b>47</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>157</b>

### 2.7. Le bilan thématique :

J'ai choisi d'organiser la lecture de ces observations sous sept thèmes récurrents, divisés ou pas en rubriques. J'ai accompagné plusieurs rubriques d'un chiffre en %, ceci correspond au nombre de fois où le thème a été évoqué sur le nombre total d'observations. Ces chiffres ne sont pas cumulables puisque multi-thèmes.

LES THEMES		LES RUBRIQUES		%
1	LE CHOIX GEOGRAPHIQUE	L'Autoroute A10		41
		Des zones logistiques dédiées		18
		Les friches industrielles	L'actuel	18
			L'avenir	7
Les effets locaux cumulés				
2	LE BÂTIMENT	L'insertion paysagère / la pollution visuelle		32
		La gestion des eaux pluviales		15

3	LE PROJET LA SANTE PUBLIQUE	La pollution atmosphérique		50
		La pollution sonore		27
		La pollution lumineuse		23
4	LE PROJET L'ENVIRONNEMENT NATUREL	Les terres agricoles	La consommation d'espaces	61
			Eviter / Réduire / Compenser	
			La compensation agricole	
		Les ressources en eau		8
		L'écologie	La biodiversité	54
			Natura 2000	
			L'inventaire et espèces menacées	
L'urgence climatique	64			
		La transition énergétique	19	
5	LE PROJET L'ENVIRONNEMENT BÂTI	Les dépréciation immobilières		12
		La circulation / Le trafic	La sécurité routière	22
			Les pollutions liées	
		La cuisine centrale		
		Le trafic / Les infrastructures		82
		La station d'épuration / Les déchets		
		Le cadre de vie	L'Unesco / Val de Loire	36
Le tourisme / La Loire à vélo				
6	LE PROJET LA PERCEPTION POLITIQUE	L'opportunité		10
		La modification simplifiée		25
7	LE PROJET COÛTS ET RETOMBÉES	Les coûts		
		Les retombées	L'emploi	50
			Les profits	

## 2.8. Avis relatifs aux observations formulées par la MRAe, par le public

Sur les 206 observations que j'ai reçu, 4 sont en faveur du projet,

J'ai trouvé bon nombre d'observations pertinentes, rédigées par des personnes ayant manifestement bien étudié le dossier, les argumentations sont étayées.

Aussi, sans vouloir être complètement exhaustif sur les réponses car je conçois qu'il est difficile d'apporter une réponse à chaque remarque, il reste constant que beaucoup la mériteraient.

Dans le cadre du mémoire en réponse au PV de synthèse, ces observations ont donné lieu à des justifications fortes appuyées par des affirmations souvent non démontrées, sans concession sur la prise en compte de l'expression des intervenants.

Cependant je regrette que les observations de la MRAe, ainsi que les observations collectées lors de l'enquête publique unique ont peu ou pas été prises en compte.

### 3. AVIS SUR LES IMPACTS GÉNÉRÉS PAR LA CONSTRUCTION

#### 3.1. SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

L'évolution de l'activité logistique est liée notamment à nos modes de consommation, à la nécessité de rationaliser les transports, de mutualiser les coûts. C'est un rouage essentiel de notre économie, assurant le stockage, l'approvisionnement aux industries comme le transport des produits finis. Son opportunité n'est pas à démontrer, la tendance est donc aux entrepôts XXL.

Je considère que ce projet est opportun et qu'il constitue un atout économique significatif pour la région.

A constater l'éloignement du site de BEAUGENCY des embranchements autoroutiers, je suis à douter de l'intérêt local induit par ce projet au vu des contraintes diverses.

#### 3.2. SUR LA COMPENSATION AGRICOLE

La non-compensation agricole des terres artificialisées heurte nombre d'intervenants. Si le terrain d'assiette fait partie de la zone UI, à ce jour ce sont des terres agricoles.

Catégories de surfaces	
Surfaces artificialisées	1° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison du bâti (constructions, aménagements, ouvrages ou installations).
	2° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison d'un revêtement (artificiel, asphalté, bétonné, couvert de pavés ou de dalles).
	3° Surfaces partiellement ou totalement perméables dont les sols sont stabilisés et compactés ou recouverts de matériaux minéraux.
	4° Surfaces partiellement ou totalement perméables dont les sols sont constitués de matériaux composites (couverture hétérogène et artificielle avec un mélange de matériaux non minéraux).
	5° Surfaces à usage résidentiel, de production secondaire ou tertiaire, ou d'infrastructures notamment de transport ou de logistique, dont les sols sont couverts par une végétation herbacée, y compris si ces surfaces sont en chantier ou sont en état d'abandon.
Surfaces non artificialisées	6° Surfaces naturelles qui sont soit nues (sable, galets, rochers, pierres ou tout autre matériau minéral, y compris les surfaces d'activités extractives de matériaux en exploitation) soit couvertes en permanence d'eau, de neige ou de glace.
	7° Surfaces à usage de cultures, qui sont végétalisées (agriculture, sylviculture) ou en eau (pêche, aquaculture, saliculture).
	8° Surfaces naturelles ou végétalisées constituant un habitat naturel, qui n'entrent pas dans les catégories 5°, 6° et 7°.

#### 3.3. SUR LA RESSOURCE EN EAU

Le projet va donc entraîner une imperméabilisation importante, ce qui représente un impact plutôt positif concernant le risque de pollution de nappe.

Je ne partage pas la vision positive d'une imperméabilisation importante, même si dans l'absolu la protection de la nappe serait indiscutable ! Risque limité de pollution des eaux souterraines mais alimentation moindre.

#### 3.4. LES NUISANCES SONORES

La réduction des nuisances sonores est réalisée par l'édification de merlons végétalisés de 4 m de haut et de 4 m de large.

- J'observe toutefois que les merlons ne sont ni grands ni hauts ni continus. Un doute néanmoins subsiste sur leur efficacité puisque le pétitionnaire s'engage à mener éventuellement une action corrective ultérieure. Cette argumentation permet d'éviter de s'engager sur l'efficacité de tels merlons.

Aucune indication sur la forme des merlons, or il n'y a pas que la hauteur pour protéger du bruit. La forme du merlon, les pentes doivent être particulièrement étudiées. Il reste que le merlon,

placé à proximité de la source du bruit, n'a pas l'efficacité d'un écran anti-bruit. La végétation prévue n'a aucun effet sur la réduction du bruit.

L'étude d'impact acoustique reste prévisionnelle, faite sur la base d'hypothèses de trafic, et le remède final c'est le contrôle à postériori !

En aucun cas, une garantie pour le riverain qui subit les bruits, même calés aux seuils admis par la loi.

A une époque où les collectivités cherchent tous les moyens de réduire le bruit, qu'il provienne de la circulation ou des activités humaines, on instaure ici un processus avec contrôle à postériori.

Cela signifie que **les riverains auront à charge de prouver les nuisances supplémentaires subies**. Le fonctionnement en poste occasionne des arrivées et des départs dans la nuit, ce qui crée des perturbations sonores et lumineuses supplémentaires pour les riverains.

Le projet s'établit à 150 m des habitations. A l'évidence c'est beaucoup trop près pour noter une baisse sensible des nuisances et conforter la population, même si l'étude de danger situe les zones habitées hors de portée.

### 3.5. SUR L'ASPECT PAYSAGER :

L'appréciation du projet paysager et les dispositions architecturales sont subjectives. A noter que le projet aura un impact visuel depuis l'entrée de ville Est (D2152) venant d'Orléans. Ce qui viendrait à l'encontre du PADD du PLU qui stipule : « ...les entrées de ville, feront l'objet d'aménagements avec un objectif de qualité paysagère. »

L'impact visuel du merlon sur les habitations voisines n'a pas été évalué. La construction d'un merlon de 4 m de haut au droit des terrains limitrophes va constituer un obstacle dans le paysage obstruant la vue des riverains. La promiscuité d'un bâtiment de 15 m va déprécier les biens immobiliers à la revente.

### 3.6. LES NUISANCES LIEES AU TRAFIC

En effet, l'activité entraînera du trafic automobile, source de pollution. Il est prévu un trafic de l'ordre de 300 VL (600 mouvements) et 160 PL (320 mouvements) par jour pour le bâtiment.

Les conséquences seront multiples : densification du trafic, et impact sur la sécurité routière (piétons, deux roues), ralentissement du flux, pollution de l'air, détérioration des infrastructures.

#### Sur le trafic :

L'étude des réserves de capacité prévisionnelles des carrefours réalisée par la société CDVIA montre que l'ensemble des carrefours d'étude sont en mesure d'absorber le trafic supplémentaire dû au projet sans aménagement complémentaire ou particulier.

#### Ce qui vient en contradiction :

- ◆ Pour le cas où l'État validerait ce projet, Le président du Conseil Départemental du Loiret précise qu'il convient d'imposer au porteur de projet de se rapprocher du Département du Loiret pour les aménagements à réaliser et à financer sur le réseau routier départemental.
- ◆ Dans le cadre d'une problématique de trafic routier en traversée des agglomérations de Beaugency, Baule et Tavers, sur les routes départementales n°2152 et n°917 (avenue de Vendôme), et de l'augmentation programmée de trafic sur la zone Actiloire avec deux projets liés à la logistique à Beaugency, les Communes souhaitent que soit étudiée la circulation au sein de leur agglomération reliant notamment les routes départementales n°719, 918, 917 et 2152.

Au préalable, une enquête origine et destination sur le territoire des trois communes doit être réalisée pour déterminer la nature et l'intérêt des trafics qu'ils soient locaux, d'échange ou de transit.

**Cette demande confirme que déjà localement, les conditions de circulation sont difficiles et que des solutions sont recherchées.**

Est-il besoin d'en rajouter avec le trafic généré par PARCOLOG ?



### Sur la pollution atmosphérique :

PARCOLOG pour l'état initial de la qualité de l'air du secteur, a 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 péri-urbaines 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.

### 3.7. L'EMPLOI

Ce projet aura un impact positif sur l'activité économique et sociale du secteur. En effet, la création du bâtiment logistique PARCOLOG GESTION va générer 300 emplois équivalents temps plein.

Dans la pratique rien de concluant, et en tout état de cause sur le bassin de Beaugency, les moyens de réponse sont à l'évidence très limités. Pour rappel, le profil-type du demandeur d'emploi balgentien, tel qu'il a été défini lors de la réunion publique de la municipalité le 13 juin 2022 :

« Une femme entre 25 et 49 ans  
Ayant un CAP ou un BEP  
N'ayant eu aucune activité ou une activité très réduite  
Inscrite à Pôle emploi depuis 1 à 2 ans »

## 4. CONCLUSIONS SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

### L'opportunité de la localisation :

Le projet est opportun mais non idéalement situé au regard des infrastructures, notamment distant de l'embranchement autoroutier de Mer à 15 kilomètres et distant de l'embranchement autoroutier de Meung-sur-Loire à 9 kilomètres. Le choix géographique est largement décrié, il fait abstraction des nuisances cumulées créées localement avec la traversée de la commune de Tavers au Sud, et de Baule au Nord.

La conséquence directe de ce choix sera l'augmentation du trafic routier, je pense que l'on ne peut pas affirmer qu'il sera exclusivement orienté vers Meung-sur-Loire pour prendre l'embranchement autoroutier Nord. Une des solutions avancées par la municipalité de Beaugency serait de limiter la circulation sur certains axes secondaires afin de limiter les circulations locales. Le flux n'étant pas compressible, il se redistribuera sur certains axes secondaires traversant des zones urbaines. Cela ne résoudra pas pour autant la traversée de la Loire par le pont, de même pour les poids-lourds qui doivent aller vers Châteaudun ou vers Vendôme.

Les effets cumulés seront déplorables pour Beaugency et Baule puisque ce sont des passages obligés vers les embranchements autoroutiers. Ce que ne subit pas Meung-sur-Loire, Tavers et Mer puisque leurs zones urbanisées ne sont pas traversées.

Il convient donc de ne pas sacrifier davantage cette vallée. Je ne m'étends pas sur un 2<sup>ème</sup> projet logistique prévu sur la zone UI. (qui aujourd'hui ne fait pas partie de la zone d'extension. Il faut garder à l'esprit que s'engager sur ce projet reviendra à s'engager sur les deux, c'est à dire plus de 100 000 m<sup>2</sup> de bâtiments logistiques.

### Les nuisances sonores :

Le projet s'établit à 150 m des habitations. A l'évidence c'est beaucoup trop près pour noter une baisse sensible des nuisances et conforter la population, même si l'étude de danger situe les zones habitées hors de portée.

### la pollution atmosphérique :

Affligeant de constater que pour PARCOLOG, Compte tenu de la bibliographie disponible auprès de l'ANSES et des mesures de Lig'Air, une mesure sur site n'a pas paru nécessaire ni pertinente. Il s'agissait là d'une demande de la MRAe.

## 5. MON AVIS SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

A l'appui des observations que j'ai exprimé :

Et en particulier sur les critères d'opportunité géographique à défaut d'embranchement autoroutier, sur le recul insuffisant par rapport aux habitations en termes de nuisance et de sécurité,

Les incidences du projet sur la santé humaine ne sont pas suffisamment quantifiées, ils ne peuvent être qualifiés de tolérables voire négligeables sans faits établis, notamment en termes de polluants atmosphériques et sur l'environnement, d'émissions de gaz à effet de serre.

La faiblesse des réponses en matière ERC (Eviter / Réduire / Compenser), en particulier sur la consommation de terres agricoles.

La méconnaissance des effets cumulés, aujourd'hui négligés, mais qui vont être amplifiés sur l'ensemble de la vallée de Mer à Meung-sur-Loire,

J'émetts un donc **AVIS DEFAVORABLE** au projet présenté par PARCOLG GESTION en vue d'obtenir l'autorisation environnementale pour un entrepôt logistique sur la commune de BEAUGENCY.

Fait à Saint-Jean-de-Braye le 25/08/2022  
Philippe RAGEY, Commissaire Enquêteur

