



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
CENTRE - VAL DE LOIRE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

**Avis délibéré
sur le projet de plateforme logistique située sur le territoire
de la commune de Beaugency (45)
porté par la société Val de Loire Promotion
Autorisation environnementale
Permis de construire**

N°MRAe 2022-3915

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 28 avril 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plateforme logistique située sur le territoire de la commune de Beaugency (45) porté par la société Val de Loire Promotion.

Étaient présents et ont délibéré : Christian Le Coz, Jérôme Duchêne Isabelle La Jeunesse, Jérôme Peyrat.

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.

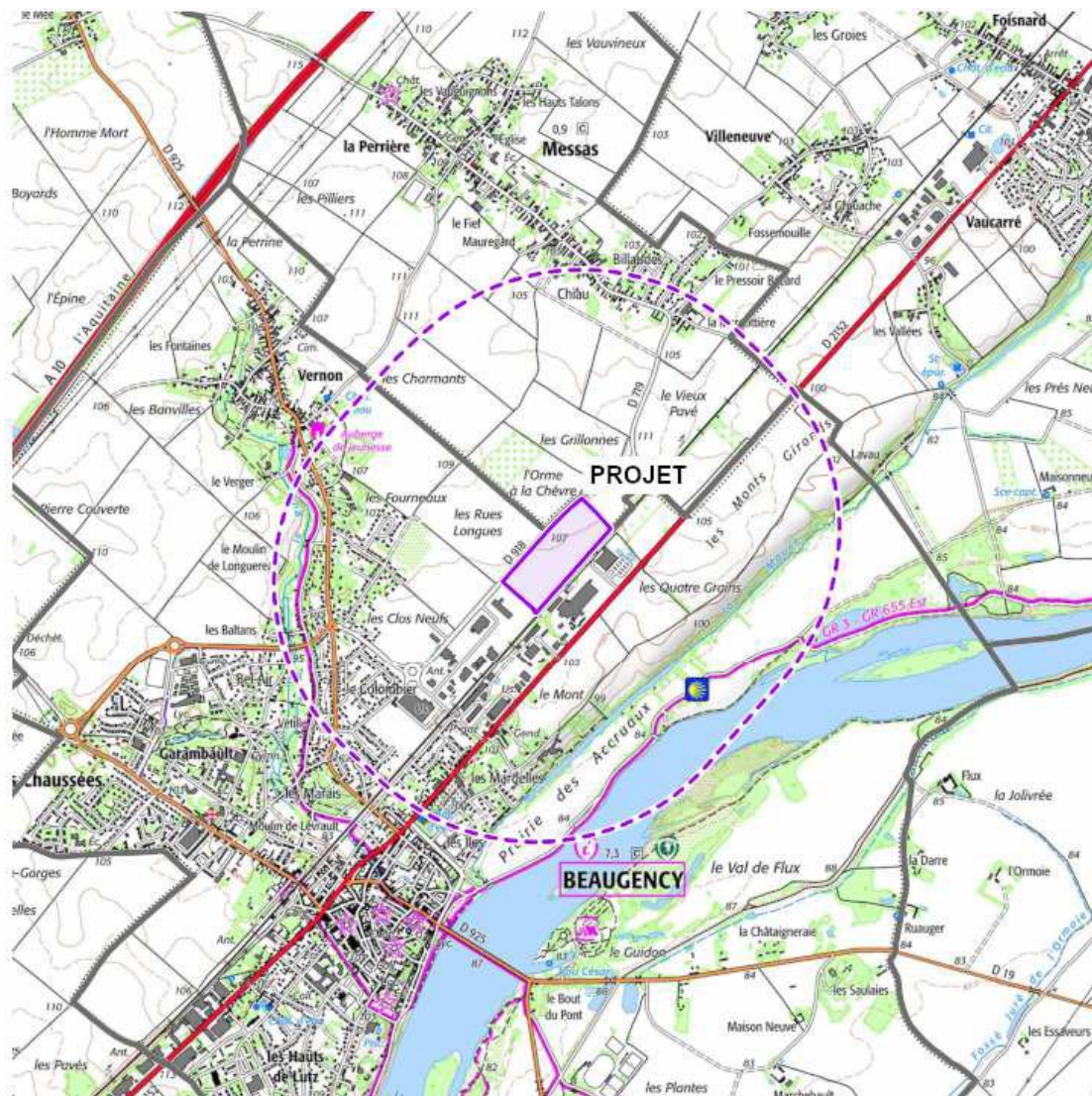
Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours 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.

1. Contexte et présentation du projet

La société Val de Loire Promotion a déposé¹ un dossier de demande d'autorisation environnementale pour l'exploitation d'une plateforme logistique sur la commune de Beaugency, dans le département du Loiret.



 rayon d'affichage 1 km

SOURCES : SCAN 25, ADMINEXPRESS, IGN.

OTE INGENIERIE

MAI 2022

1:25 000

0 250 500 m



2201XXXX

[Localisation du projet de plate-forme \(source : description du projet, page 10\)](#)

¹ Dossier déposé le 7 octobre 2022, complété le 24 mars 2023.

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°2022-3915 en date du 28 avril 2023

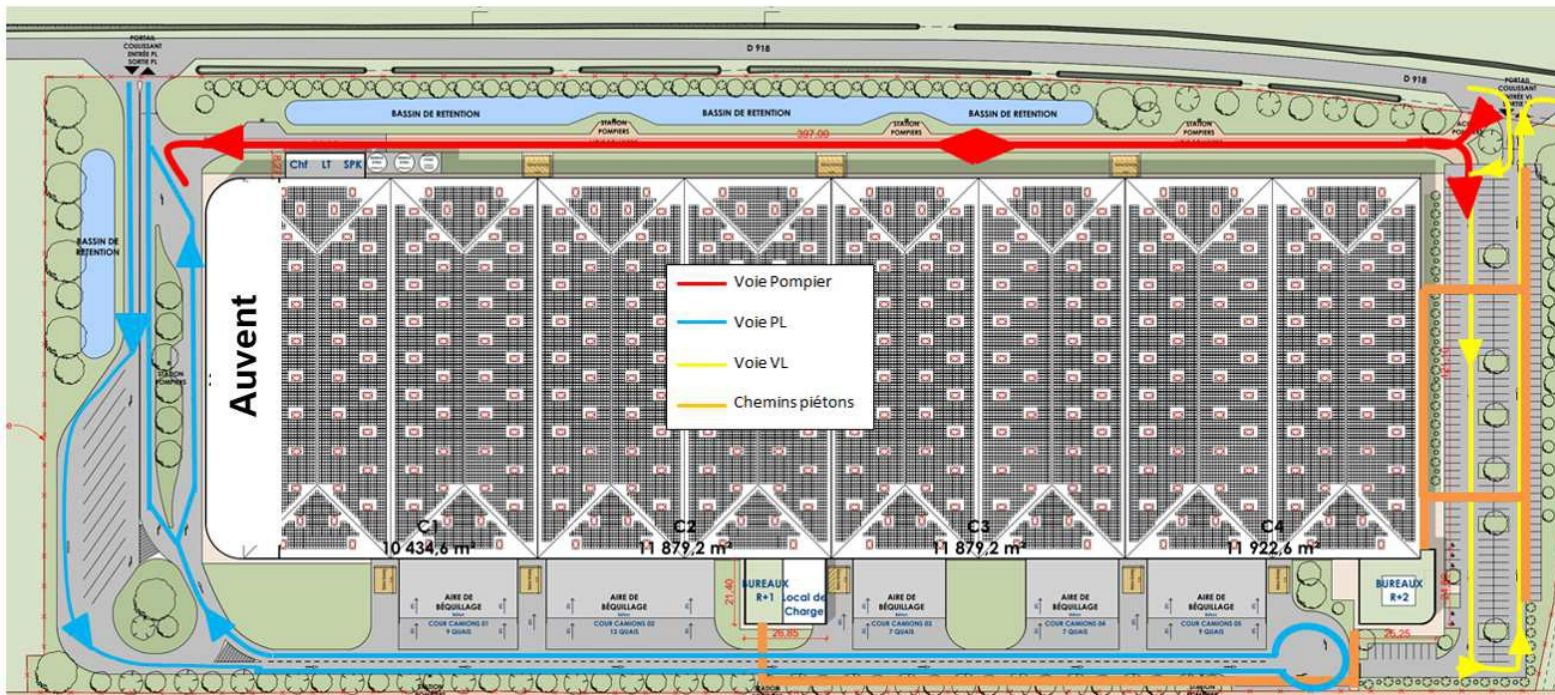
Projet de plateforme logistique à Beaugency (45)

La surface totale du terrain d'emprise du projet est d'environ 10 ha. La plateforme logistique est destinée à accueillir des matériaux électriques à forte valeur ajoutée provenant de la société REXEL implantée à Meung-sur-Loire. Le projet accueillera également le siège régional de la société. A ce jour, le terrain d'emprise du projet est occupé par des parcelles agricoles.

La plateforme d'un volume total d'environ 678 000 m³ sera composée de quatre cellules d'une surface totale d'environ 46 000 m² et d'un auvent de stockage d'environ 3 400 m². Le reste du site sera occupé par des bureaux et locaux sociaux, des locaux techniques, des bassins et des espaces verts.

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

Le projet est étudié et dimensionné pour fonctionner 24h/24, 7j/7. Le scénario majorant qui a été retenu pour le besoin de fonctionnement du site est basé sur un fonctionnement en postes, accueillant 190 personnes au total, en quatre équipes (3x8h et 1 équipe administrative). Ces conditions de fonctionnement ont été retenues pour évaluer les effets du projet dans l'étude d'impact et l'étude de dangers fournies par le pétitionnaire.



Organisation du site et de sa circulation (source : description du projet, page 21)

L'accès au site est prévu via la route départementale RD 918 (rue de la Pointe Maubinée).

L'environnement immédiat du projet est constitué :

- au nord et à l'ouest , par la RD 918, puis des terrains agricoles ;
- à l'est et au sud par la voie ferrée de liaison Blois-Orléans, des locaux d'entreprises (implantés au-delà de cette voie ferrée), puis des terrains agricoles ;
- dans le prolongement du site au Sud/Sud-Ouest, la zone d'activités Acti-Loire.

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°2022-3915 en date du 28 avril 2023

Projet de plateforme logistique à Beaugency (45)

Les habitations les plus proches sont situées à 600 m au nord-ouest du site.

Selon le paragraphe 3.3.3 du document « descriptif du projet », *la consommation annuelle du site est estimée à 12 500 MWh*, ce qui correspond à la consommation de plus de 5 000 personnes². Le bâtiment projeté est donc un gros consommateur d'électricité.

Le pétitionnaire prévoit d'implanter des panneaux photovoltaïques en toiture. En page 156 de l'étude d'impact, il indique que « *75 % de la surface de toiture de l'entrepôt est disponible pour l'installation de panneaux photovoltaïques* ». L'installation de ces panneaux sera réalisée conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 4 octobre 2010 modifié et le porteur du projet s'engage à respecter les dispositions réglementaires relatives à l'exploitation de ces panneaux.

L'autorité environnementale note avec intérêt qu'en tant que membre d'Afilog³, la société Val de Loire Promotion s'engage au respect des engagements réciproques État-acteurs de l'immobilier logistique⁴ et s'engage ainsi à « *couvrir, en moyenne [...] 50 % de leur surface de toiture utile avec des panneaux photovoltaïques* » et notamment « *le maximum de toiture possible par des panneaux photovoltaïques* » (étude d'impact, page 151). A ce stade il est cependant seulement précisé que « *l'installation de panneaux photovoltaïques sur le site sera dimensionnée par un bureau d'étude spécialisée* ».

L'autorité environnementale rappelle que la pose de panneaux photovoltaïques en toiture constitue une réponse à la règle 29⁵ du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet) de la région Centre-Val de Loire en matière de production d'énergies renouvelables. Le dossier aurait gagné à préciser dès ce stade le taux effectif de couverture sur lequel le porteur s'engage.

2 Selon le site data.gouv.fr, la consommation électrique annuelle française totale s'élève en France à 2.223 kWh par personne.

3 Association professionnelle des acteurs de l'immobilier logistique.

4 Charte d'engagements réciproques entre l'État et les membres de l'association Afilog : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2021.07.28charteentrepots_0.pdf

5 Règle 29 : Identifier les potentiels de délaissés urbains (friches, parkings...) et de bâti/toitures publics ou privés pouvant être mobilisés pour de la production d'EnR, particulièrement pour le photovoltaïque.

2. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

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

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

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

3. Qualité de l'étude d'impact

Les études présentées dans les dossiers 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 les dossiers de demande d'autorisation remis par le pétitionnaire.

3.1 La consommation d'espaces naturels et agricoles

Le projet s'implantera sur 9,8 ha de terrains agricoles cultivés (rotation de cultures représentative du territoire : colza, blé tendre, blé dur, orge) et il sera situé dans le prolongement de la zone d'activités existante Acti-Loire.

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. Le dossier précise que les impacts du projet seront compensés par la mise en place des mesures prescrites dans une étude préalable agricole en cours de finalisation et qui n'est que partiellement présentée en annexe 3 de l'étude d'impact. Le dossier instruit dans le cadre du présent avis ne comporte donc pas des mesures d'évitement et de réduction ni de mesures compensatoires agricoles. Les éléments présentés ne sauraient répondre à ce stade aux obligations réglementaires.

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 et d'intégrer dans l'étude d'impact l'analyse des incidences du projet sur la consommation d'espace .

3.2 Le transport

Le dossier présente les principaux axes routiers desservant le secteur : l'autoroute A10 et les départementales RD 918 et RD 2152. Concernant les flux actuellement supportés par ces principaux axes et à venir, aucune étude de trafic spécifique n'a été réalisée. Seules des données issues du département du Loiret (téléchargeable sur data.gouv.fr⁶) sont présentées dans le dossier.

En outre, la représentativité de ces données, présentant le trafic routier de l'année 2020 affectée par les restrictions de circulation associées à la crise sanitaire, n'a pas été justifiée. La représentativité des données présentées est d'autant plus sujette à caution qu'une étude de trafic, menée dans le cadre du projet Parcolog⁷, révèle des chiffres de trafic supérieurs pour l'année 2021.

Le trafic actuel journalier se répartit ainsi selon le dossier :

- sur la RD 918 : 2 362 véhicules et 132 poids-lourds par jour, (contre 3 300 véhicules avec 6 % de poids-lourds selon l'étude Parcolog) ;
- sur la RD 2152 : 10 281 véhicules par jour et 761 poids-lourds par jour, (contre 11 000 véhicules avec 7 % de poids-lourds selon l'étude Parcolog) ;
- sur l'A10 : 30 640 véhicules par jour et 6 159 poids-lourds par jour.

L'étude mentionne les flux de véhicules générés par le projet : 40 poids lourds par jour, voire 60 poids-lourds par jour sous dix ans et 190 véhicules légers par jour. L'étude indique également le trafic moyen journalier annuel et le nombre de poids-lourds par jour sur les trois axes desservant le secteur.

Le trafic se répartirait ainsi selon le dossier :

- sur la RD 918 : 2 612 véhicules par jour et 192 poids-lourds par jour,
- sur la RD 2152 : 10 531 véhicules par jour et 821 poids-lourds par jour,
- sur l'A10 : 30 890 véhicules par jour et 6 219 poids-lourds par jour.

Ce trafic prévisionnel prend comme hypothèse que tous les véhicules journaliers emprunteraient tous les axes à la fois et prend en compte le trafic prévisionnel à l'horizon 2032.

L'étude conclut que la plus grande augmentation du trafic (10,58 %) concernera la RD 918, route desservant le site et empruntée exclusivement pour rejoindre les axes principaux (A10 et RD 2152) où

6 Trafic routier – Sections de comptage – Département du Loiret – 2020 : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/trafic-routier-sections-de-comptage-departement-du-loiret-2020/>

7 Qui se situait à immédiate proximité du présent projet.

l'augmentation n'est pas significative et que cette route départementale est suffisamment dimensionnée pour recevoir le trafic induit par le projet.

Le dossier mentionne l'étude du trafic précité réalisée dans le cadre du projet Parcolog et notamment les trafics aux deux carrefours qui seront empruntés par les poids-lourds liés au projet. Les conclusions de cette étude montrent que ces deux carrefours possèdent une réserve de capacité d'à minima 62 %, que l'augmentation du trafic induit par le projet sur l'ensemble de la journée ne dépassera pas 45 % et que l'augmentation du trafic induit par le projet aux heures de point ne dépassera pas 15 %.

Ainsi, les infrastructures routières aux alentours du projet apparaissent dimensionnées pour accueillir le trafic associé au projet.

3.3 Air et climat

Le dossier présente les données des stations de mesure Lig-Air⁸ les plus proches (Orléans) et notamment pour quatre paramètres (N₂O, PM10, PM2,5 et O₃) pour la période 2010-2019.

Le dossier présente une étude la qualité de l'air qui s'appuie sur la réalisation de mesures sur site du 20 au 27 février 2023 (cf annexe 8 de l'étude d'impact). Sur la zone d'étude, trois points de mesures ont été implantés : un point de mesure témoin au niveau d'habitations, un point de mesure au niveau d'établissements sensibles et un point de mesure à proximité immédiate du projet. Les oxydes d'azote, le benzène, les oxydes de soufre et les PM10 ont été mesurés sur tous les points. Les résultats ont été comparés aux objectifs de qualité de l'air et aux valeurs limites pour la protection de la santé humaine. L'étude conclut que les résultats des mesures pour l'ensemble des points sont inférieurs aux valeurs limites de qualité de l'air (étude d'impact, page 60).

Néanmoins, la représentativité de cette campagne de mesure n'est pas certaine en raison de sa faible durée, qui plus est en période de vacances scolaires.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une justification de la représentativité de la campagne de mesures réalisées et le cas échéant de la compléter de manière à garantir un échantillonnage suffisamment large des conditions météorologiques (secteurs et vitesses de vent, conditions dispersives, température...) et des conditions d'émissions (activités agricoles, industrielles, de circulation...).

L'étude présente les émissions atmosphériques attendues et générées par le trafic des véhicules pour les oxydes d'azote, le dioxyde de soufre, le dioxyde de carbone et le carbone. Elle compare ces émissions avec les émissions au niveau national.

L'étude présente également l'estimation des émissions atmosphériques au droit du site, à savoir au droit de la RD 918. Cette étude conclut que l'impact sur la qualité de l'air du projet sera essentiellement imputable au trafic routier induit par le fonctionnement normal du site et que le

8 Lig'Air est une association qui assure la surveillance de la qualité de l'air en région Centre-Val de Loire.

projet n'induit pas de rejets atmosphériques significatifs. L'impact du projet est considéré comme non significatif en comparaison de l'impact lié à la présence d'axes routiers importants à proximité du projet.

L'étude du risque sanitaire détermine comme source principale de pollution atmosphérique, le trafic routier. Afin d'évaluer les émissions de poussières, monoxyde de carbone, oxydes d'azote et de soufre liées au trafic routier, une modélisation de la dispersion des rejets a été réalisée afin d'estimer les concentrations retrouvées dans l'environnement du site à partir des concentrations générées par le trafic et de comparer ces concentrations aux valeurs de référence pour la santé. Elle conclut à un impact sanitaire acceptable.

L'étude mentionne les dispositions prises pour limiter les émissions atmosphériques telles que la limitation de la vitesse des véhicules sur le site, l'arrêt des moteurs.

L'étude d'impact présente les principaux postes des émissions de gaz à effet de serre générés par le projet : la consommation énergétique et le trafic routier.

Les émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation énergétique sont estimées à 900 teqCO₂/an. Les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic en considérant un trafic de 60 poids-lourds par jour à l'horizon 2032 sont estimées à 3 933 teqCO₂/an et celles liées au trafic des véhicules légers sont estimées à 361 teqCO₂/an. Ainsi, les émissions de gaz à effet de serre globales sont estimées à 5 194 teqCO₂/an.

Le dossier présente les mesures limitant les émissions de gaz à effet de serre, à savoir décarbonation des poids-lourds à l'horizon 2050, le respect de la charte des engagements réciproque entre l'État et les membres d'Afilog. Une démarche environnementale à haute performance énergétique prévoit d'être suivie par la certification « Breeam Very Good ».⁹ Néanmoins, le dossier ne présente pas de propositions quantitatives de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

L'autorité environnementale recommande de proposer des mesures de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050¹⁰.

9 Le BREEAM (pour « Building Research Establishment Environmental Assessment Method ») est une certification britannique devenue un standard international pour l'évaluation environnementale des bâtiments.

10 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.

3.4 Le bruit

Le dossier énumère les différentes sources d'émissions sonores liées au projet. Ces sources de bruit seront principalement induites par le trafic routier, les opérations de chargement et de déchargement des camions, l'exploitation de la plateforme logistique, de la chaufferie et de la centrale de traitement de l'air

Le dossier présente une étude acoustique en périodes diurne et nocturne, réalisée sur quatre points en limite de propriété et en un point en zone à émergence¹¹ réglementée¹² (à 600 m, correspondant à l'habitation la plus proche). Cette étude prend en compte un état initial qui ne couvre qu'une seule journée, le 6 décembre 2022.

L'étude conclut que les niveaux sonores mesurés au droit des habitations seront imperceptibles et que les valeurs limites réglementaires ne seraient pas dépassées en périodes de jour et de nuit en limite de propriété et en zone à émergence réglementée. Néanmoins, le dossier ne précise pas si l'exploitant s'engage à réaliser une mesure des niveaux sonores après le démarrage de l'exploitation de la plateforme logistique.

L'autorité environnementale recommande que le pétitionnaire s'engage à réaliser après le démarrage de la plateforme logistique, une mesure des niveaux sonores de manière à en vérifier la conformité.

3.5 Le paysage

Le projet est situé en entrée de ville de la commune de Beaugency dans la prolongation de la zone d'activité Acti-Loire à proximité de la RD 2152. Ce secteur est en zone tampon du « Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes » qui est inscrit sur la liste du patrimoine mondial par l'Unesco depuis 2000. Le dossier indique que l'impact sur le patrimoine paysager du Val de Loire généré par une construction de 16,00 m de haut a été étudié dans le cadre de la modification simplifiée du plan local d'urbanisme de la ville de Beaugency. L'étude d'impact s'appuie alors sur les éléments produit dans le cadre de cette modification rappelle qu'il était conclu que « *l'impact paysager d'une hauteur à 16 mètres n'est pas perceptible depuis les abords de la Loire (espaces de prairies et le Val de Flux), ni depuis le centre ancien* ».

L'étude rappelle que le projet se situe à 1 km de la Loire à vol d'oiseau et que cela représente un dénivellement d'environ 25 m depuis le bord de Loire jusqu'aux abords de la RD 918.

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

12 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 présente le paysage aux abords du site du projet marqué par plusieurs entités dont la voie de chemin de fer au sud-est, de vastes espaces agricoles au nord et à l'est et la zone Acti-Loire séparant le projet du centre-ville de Beaugency. Deux prises photographiques (pages 87-91) permettent de visualiser les paysages aux abords du projet.

L'étude d'impact conclut que, compte-tenu de l'absence d'impact paysager d'un bâtiment d'une hauteur de 16,00 m, la hauteur de l'entrepôt projeté étant inférieure (13,70 m au point le plus haut), il est considéré que cette structure n'aura pas d'impact sur le bien « Val de Loire » classé. Néanmoins, les photomontages présentés, simplement repris du dossier de modification simplifiée du plan local d'urbanisme de Beaugency, ne sont pas de nature à exclure des visibilitées potentielles du projet depuis le Val de Loire, aucun photomontage propre au dossier ne permettant d'appréhender l'impact du projet sur le paysage.

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation des incidences du projet sur le « Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes » et de justifier de la compatibilité avec le plan de gestion du site Unesco « Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes »¹³

L'étude contient un seul photomontage permettant de comparer la vue actuelle et future du projet à l'échelle locale et conclut que « *compte tenu de l'implantation du projet aux abords d'une ZAC [...] le projet ne sera pas de nature à impacter le paysage local* » (étude d'impact, page 88). Néanmoins les bâtiments seront potentiellement visibles d'autres points de vue (habitations, communes voisines comme Messas...) et les évaluations ne traitent pas ces potentielles incidences paysagères.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation environnementale par une analyse des incidences paysagères du projet depuis d'autres points de vue (habitations, communes voisines...).

La mesure R6 de limitation de l'impact paysager (page 169 de l'EI) tient en quelques lignes. Elle décrit la méthode de travail employée. Elle n'est absolument pas informative et allègue qu'un soin particulier a été donné à l'intégration paysagère des constructions et des aménagements extérieurs afin d'assurer la cohérence du projet à l'échelle locale. Elle ne donne aucune indication sur les moyens retenus pour réduire l'impact paysager (traitement paysager, matériaux, végétalisation...). L'impact brut du projet est jugé « moyen » ce qui est sans doute sous-évalué. L'impact résiduel est jugé « très faible » alors qu'aucune justification ne vient étayer cette affirmation.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation environnementale par une présentation des choix effectués en matière d'intégration paysagère et une justification des incidences.

13 <https://whc.unesco.org/document/138546>

4. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

4.1 Justification du choix retenu

Le pétitionnaire indique avoir sélectionné ce site suite à « *une étude approfondie des opportunités foncières et immobilières recensées sur la région du Loiret* » mais également par la proximité de la ZAC Acti-Loire et par la disponibilité du foncier.

Le projet prévoit d'accueillir le siège régional de la société REXEL actuellement basée à Meung-sur-Loire afin de répondre au développement de son activité et de déménager ses activités vers un bâtiment neuf répondant aux normes de construction contemporaines et visant une performance énergétique supérieure aux locaux actuellement utilisés.

Ces éléments ne permettent pas de répondre à l'exigence de présentation de solutions de substitution raisonnables prévues à l'article R.122-5 II 7° du code de l'environnement. Aucune implantation géographique alternative n'est présentée dans le dossier. L'étude ne fait ainsi pas état de prospections qui auraient permis d'identifier d'autres sites dégradés, non remis en état, susceptibles de faire l'objet d'une réutilisation afin notamment d'éviter l'implantation d'une telle installation logistique sur un secteur intégralement occupé par des terres agricoles. A l'inverse, l'absence de pollution des sols sur le site du projet est curieusement identifiée comme un atout et conduit dès lors à utiliser des terrains agricoles vierges de toute artificialisation.

Par ailleurs, comme il n'existe pas d'embranchement autoroutier à Beaugency, l'accès à l'autoroute, vers laquelle, selon le dossier, se dirigeront les poids-lourds, impose 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. La solution retenue sera ainsi moins favorable que la localisation actuelle du site de la société REXEL qui dispose d'un accès autoroutier à environ 500 m et contribuera à augmenter le trafic sur la RD2152 sur le tronçon où elle est déjà la plus chargée (page 25 du résumé non techniques de l'étude d'impact).

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse des solutions de substitution raisonnables.

En outre, le projet global consiste à transférer les activités de la société vers ce nouvel équipement. Or, le dossier ne traite pas le devenir du site actuellement occupé, ce qui constitue une importante lacune de l'étude : remise en état, occupation par un nouvel exploitant...

4.2 Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le projet se situe en zone AUi (correspondant au secteur réservé à l'urbanisation pour des constructions à usage d'activités industrielles et artisanales, commerciales et de services) du plan local d'urbanisme de la commune qui permet l'opération.

Le dossier traite et conclut à la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Loire-Bretagne 2022-2027 et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Nappe de Beauce.

Par ailleurs, il ne prend pas en compte le schéma régional, d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet). Ainsi il ne présente pas les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'ensemble des plans et programmes concernés.

L'autorité environnementale recommande de :

- **compléter le dossier par une analyse de la compatibilité avec l'ensemble des plans et programmes concernés ;**
- **plus spécifiquement avec le schéma régional, d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet), traiter la question de la limitation de l'artificialisation.**

4.3 Remise en état du site

En cas d'arrêt définitif de l'activité, les mesures réglementaires visant à garantir la protection des intérêts visés à l'article L. 511-1 du code de l'environnement et la mise en sécurité du site sont adaptées au maintien de l'usage industriel des terrains.

5. 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.

Elle caractérise et évalue les risques liés au projet. Elle prend notamment en compte la nature des produits ou substances susceptibles d'être présentes et justifie d'une approche majorante établie sur la base des modes de stockage les plus pénalisants en matière d'intensité de flux thermiques susceptibles d'être générés. Elle explicite correctement la probabilité, la cinétique et la gravité des accidents potentiels liés à la présence de personnes, d'habitations, d'autres sites industriels ou d'infrastructures.

Les principaux scénarios d'accident retenus sont clairement caractérisés. L'étude de dangers justifiant d'une réduction du risque à la source, les mesures prises pour limiter et réduire les risques et leurs

conséquences sont convenablement détaillées et adaptées, notamment la stratégie de protection et de lutte contre l'incendie.

L'étude des dangers conclut que quel que soit le scénario étudié, les zones d'effets létaux¹⁴ liées aux flux thermiques de 5 kW/m² restent circonscrites au site. Les effets irréversibles¹⁵ avec des flux thermiques de 3kW/m² atteignent la RD 918 sur une surface totale de 250 m² dans un cas, et sur 400 m² pour un autre. Dans le cas d'incendie de polymères dans l'auvent, les zones d'effets irréversibles atteignent une parcelle non bâtie située au sud du projet et exploitée par la société Fiesta.

L'autorité environnementale recommande que la société Fiesta prenne connaissance de l'emprise susceptible d'être affectée en cas d'incendie ;

S'agissant des émissions toxiques liées aux fumées d'incendie, l'étude conclut qu'aucun effet toxique ne serait atteint au niveau du sol dans les conditions les plus pénalisantes.

6. Résumés non techniques

Les notes de présentation non techniques et les résumés non techniques des études d'impact et de dangers abordent les enjeux identifiés et les exposent de manière concise et lisible pour le grand public.

7. Conclusion

Le contenu de l'étude d'impact du projet de construction d'un entrepôt à Beaugency porté par la société Val de Loire Promotion, fait apparaître plusieurs lacunes ne permettant pas de s'assurer de la bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux relatifs à l'environnement et à la santé humaine.

En particulier, elle comporte des éléments d'évaluation dont la représentativité n'est pas justifiée et réutilise des éléments élaborés dans le cadre d'autres procédures. À ce titre, les analyses relatives à la qualité de l'air et à l'intégration paysagère mériteraient en particulier d'être complétées.

Par ailleurs, le fait que le projet consiste à déplacer l'activité d'une entreprise existante sur un nouveau site, sans traiter le devenir du site existant et sans présentation de solutions de substitution crédibles amènera à artificialiser près de 10 ha de terre agricole productive. Le projet aura par ailleurs des incidences paysagères qui n'ont pas été correctement évaluées et il amènera également à déplacer un trafic de poids-lourds au niveau de la commune et vers des communes voisines.

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

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

Le projet fait l'objet d'un nombre de recommandations de l'autorité environnementale supérieur aux projets similaires.

Dix recommandations figurent dans le corps de l'avis.

8. 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 dossier indique que l'impact du projet sur la biodiversité est jugé faible.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	+	Le projet est situé en dehors de toute emprise d'une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF). La zone de projet n'est pas incluse dans un site Natura 2000 appartenant aux deux directives Oiseaux et Habitats.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	+	La zone de projet se situe dans un contexte écologique périurbain, sans lien fonctionnel avec des corridors biologiques régionaux ou communaux.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE) ; rejets dans le milieu naturel	+	Le projet est situé à proximité de trois cours d'eau (au Sud du site la Mauve à 0,6 km et la Loire à 0,8 km, le Ru à 1 km à l'Ouest). Les eaux pluviales de voirie seront collectées séparément puis traitées par un déboureur séparateur d'hydrocarbures avant de rejoindre le bassin tampon. Les eaux pluviales de toiture seront envoyées directement dans ce bassin.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+	Les eaux seront rejetées dans les réseaux communaux, déjà autorisés. Le dossier indique que le projet n'est pas situé dans un périmètre de captage d'eau potable.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	++	Le projet consommera principalement de l'électricité. Le pétitionnaire travaille à la substitution du gaz (chauffage). Voir corps de l'avis.
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 dispositifs de rétention.
Air (pollutions)	++	Voir corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...)	+	Le dossier justifie que le projet n'est pas situé dans une zone exposée aux risques naturels forts. L'aléa de retrait et gonflement des argiles étant toutefois considérable dans la zone d'implantation, ce risque sera pris en compte dans le cadre du dimensionnement des fondations du bâtiment (ancrage en profondeur).
Risques technologiques	+++	Voir corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier identifie les déchets produits par le projet, les quantités, 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	+	L'étude précise que le projet est situé à plus de 1,1 km du site inscrit le plus proche sans que le nom de celui-ci soit listé, ni cartographié. L'étude n'apporte pas d'élément permettant de justifier l'absence d'incidence du projet sur le site inscrit le plus proche.

Paysages	+++	Voir corps de l'avis.
Odeurs	0	Pas d'activité de process génératrice de nuisances olfactives.
Émissions lumineuses	+	Les émissions lumineuses prévues par le projet restent très limitées.
Trafic routier	++	Voir corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes actifs)	+	Le futur exploitant assurera la promotion de l'éco-mobilité, du covoiturage et des mobilités douces : le site disposera d'emplacements vélos et de 41 places équipées de bornes de recharge pour les véhicules légers électriques qui seront alimentées par la production d'origine photovoltaïque locale. Au titre du schéma directeur départemental, il existe un projet d'aménagement de la RD 2152 en tant qu'itinéraire cyclable de liaison inter-communale.
Sécurité et salubrité publique	+	Le projet ne présente pas d'enjeu en matière de sécurité ou de salubrité publiques.
Santé	++	Voir corps de l'avis.
Bruit	++	Voir corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	0	Absence d'enjeu identifié en la matière, suite à la consultation de la base de données Atlas des patrimoines. Le projet n'est pas situé dans une zone de présomption de prescription archéologique.

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné