



**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 Toury (45)
porté par la société SAS Toury 2022
Autorisation environnementale
Permis de construire

N°MRAe 2022-3722

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 17 février 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plateforme logistique située sur le territoire de la commune de Toury porté par la société SAS Toury 2022.

Étaient présents et ont délibéré : Christian Le COZ, Isabelle La JEUNESSE et Corinne LARRUE.

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 SAS Toury 2022 a pour projet de construire et d'exploiter 3 bâtiments sur une plate-forme logistique sur le territoire de la commune de Toury, à environ 40 km au nord d'Orléans, dans le département de l'Eure-et-Loir.

Le premier entrepôt, dit « bâtiment A » a fait l'objet du dépôt¹, en préfecture de l'Eure-et-Loir, d'un dossier de demande d'autorisation environnementale. Bien qu'émis dans le cadre de la saisine portant sur le dossier d'autorisation environnementale du bâtiment A, le présent avis portera sur le projet d'ensemble qui est constitué des trois bâtiments et qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale globale.

La mise en service des bâtiments A et C est prévue à l'horizon 2024 et 2025 pour le bâtiment B.



Localisation du projet global de plate-forme (source : évaluation environnementale, page 4)

¹ Dossier déposé le 6 juillet 2022, complété les 23 août et 9 décembre 2022.

Les trois bâtiments prendront place sur des terrains agricoles représentant une superficie totale d'environ 37 ha. La surface totale du terrain d'emprise du bâtiment A est de l'ordre de 20,5 ha. Le bâtiment d'une surface plancher d'environ 8,6 ha est destiné à accueillir des produits combustibles courants vendus en grande distribution. Des aménagements de création de voiries, de parking et d'ouvrages pour la gestion des eaux seront également réalisés. Le reste du terrain sera réservé aux espaces verts.



Localisation du bâtiment A (source : note de présentation on technique, page 4)

Le bâtiment A sera constitué de sept cellules de surface unitaire inférieure à 12 000 m², susceptible d'accueillir au total 168 000 palettes pouvant représenter environ 100 800 t de produits combustibles, soit un volume maximal de stockage de 252 000 m³.

Le personnel affecté aux activités d'entreposage sera présent de façon modulaire en fonction de l'activité, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

L'accès au site au bâtiment A se fera par un rond-point au sud de la parcelle depuis la route départementale RD3.13, elle-même reliée à la RD 927.

L'environnement immédiat du projet est constitué :

- à une centaine de mètres au nord-est, par un lotissement d'habitations pavillonnaires dans le hameau d'Armonville ;
- à l'ouest, par la ligne de chemin de fer Paris-Orléans, puis de la station d'épuration de Toury et des bâtiments à usage industriel ;
- au nord, au sud et à l'est par des parcelles agricoles.

Le pétitionnaire prévoit d'implanter des panneaux photovoltaïques en toiture sur trois des sept cellules. L'installation de ces panneaux sera réalisée conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 4 octobre 2010 modifié et s'engage à respecter les dispositions réglementaires relatives à l'exploitation de ces panneaux. Il est prévu qu'une partie de l'électricité générée soit auto-consommée par le site, l'autre partie sera injectée en totalité sur le réseau d'électricité public.

L'autorité environnementale recommande pour sa part la systématisation de la production photovoltaïque en toiture des entrepôts et rappelle que cet usage des toitures qui constitue une réponse à la règle 29² du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Centre-Val de Loire en matière de production d'énergies renouvelables et contribue à diminuer les coûts énergétiques du projet. Dès lors que cette implantation peut intervenir sans remettre en cause la maîtrise des risques, elle devrait, selon l'autorité environnementale, être maximisée.

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 agricoles ;
- le transport et les nuisances associées ;
- qualité de l'air et transition énergétique ;
- le bruit ;
- la biodiversité ;
- les risques technologiques (traités dans le paragraphe « Étude de dangers »).

3. Qualité de l'étude d'impact

2 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.

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 Le transport et les nuisances associées

3.1.1 La consommation d'espaces agricoles

Le projet global de plate-forme logistique conduit à mobiliser environ 37 ha de terres agricoles. Le dossier indique que le projet est situé en zones 1AUx et 1AUxbr (destinées à recevoir à court terme des activités, commerces et/ou services compatibles avec cette destination) du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes Cœur de Beauce.

Au regard de la surface plancher supérieure à 40 000 m² et considérant que le projet n'est pas situé en zones U du PLUi précité, le projet relève d'une évaluation environnementale systématique au regard des critères prévus par la rubrique 39 du tableau annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement.

De ce fait, il remplit les trois critères cumulatifs du décret du 31 août 2016 et doit donc faire l'objet d'une étude préalable de compensation agricole³ qui n'est pas présente 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. Cette étude devra couvrir l'ensemble du projet global et donc les 37 ha de surface agricole affectée par les aménagements prévus.

3.1.2 Trafic

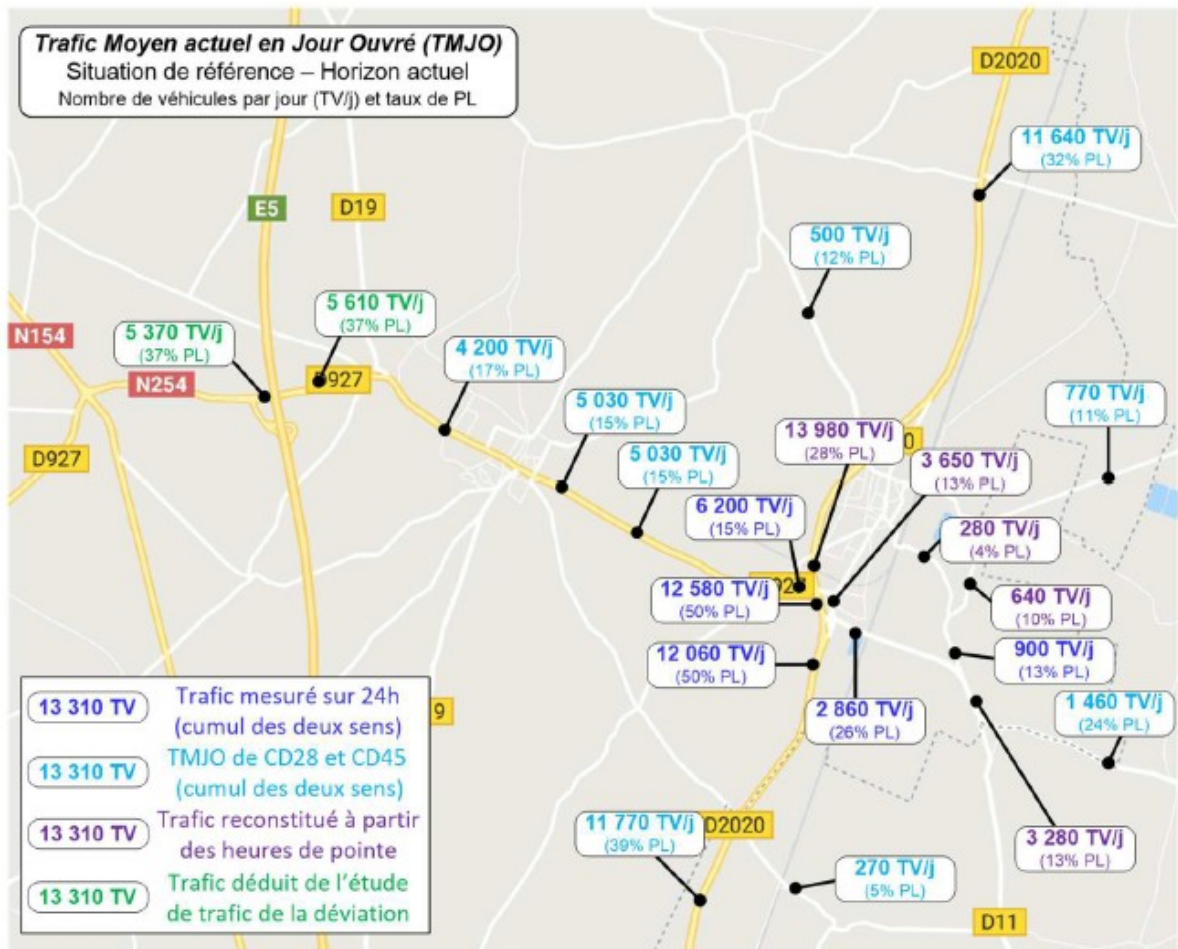
Le dossier précise que l'accès au bâtiment A se fera par un rond-point au sud de la parcelle depuis la route départementale RD3.13 permettant de rejoindre l'autoroute A10. Les poids-lourds sont interdits sur une partie de la RD927 au niveau de la commune de Janville et doivent donc, en l'attente de la construction d'un contournement, emprunter la RD2020 afin de rejoindre l'A10. L'accès aux bâtiments B et C se fera quant à lui par l'ancienne route de Pithiviers qui se connecte à la RD3.13 juste au nord du carrefour avec la RD222.

L'étude présente les deux principaux axes routiers desservant le secteur et le trafic actuellement supporté par ces principaux axes : les départementales RD2020 et RD927. Le dossier (annexe 6 de

3 « Font l'objet de l'étude préalable prévue au premier alinéa de l'article L. 112-1-3 les projets de travaux, ouvrages ou aménagements publics et privés soumis, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, à une étude d'impact de façon systématique dans les conditions prévues à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et répondant aux conditions suivantes :

- leur emprise est située en tout ou partie soit sur une zone agricole, forestière ou naturelle, délimitée par un document d'urbanisme opposable et qui est ou a été affectée à une activité agricole [...] dans les cinq années précédant la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation, d'approbation ou d'adoption du projet, soit sur une zone à urbaniser [...] qui est ou a été affectée à une activité agricole [...] dans les trois années précédant la date de dépôt du dossier [...];
- la surface prélevée de manière définitive [...] est supérieure ou égale à un seuil fixé par défaut à cinq hectares [...]. »

l'étude d'impact) restitue le trafic moyen journalier actuel sur les axes routiers desservant le site sur la carte ci-dessous.



Trafic moyen en jour ouvré (2 sens) avant mise en œuvre du projet
(site du projet identifié par la flèche, source : étude d'impact, annexe 6)

Le dossier présente également le détail des calculs de capacité des carrefours du secteur d'étude.

L'étude fait état d'une circulation actuelle fluide sur le secteur et indique que le trafic se concentre principalement sur la RD2020. La RD927 à l'ouest en direction de Janville apparaît comme un second axe structurant qui permet notamment de rejoindre l'A10. La RD927 concentre à l'est plus de moitié moins de trafic que sa section ouest. L'étude des carrefours a révélé des réserves de capacité importantes.

L'étude indique un trafic moyen de 14 000 véhicules/jour au niveau de Toury (dont 28 % de poids lourds) sur la RD2020 et un trafic moyen de 6 200 véhicules (dont 15 % de poids lourds) sur la RD927 également au niveau de Toury.

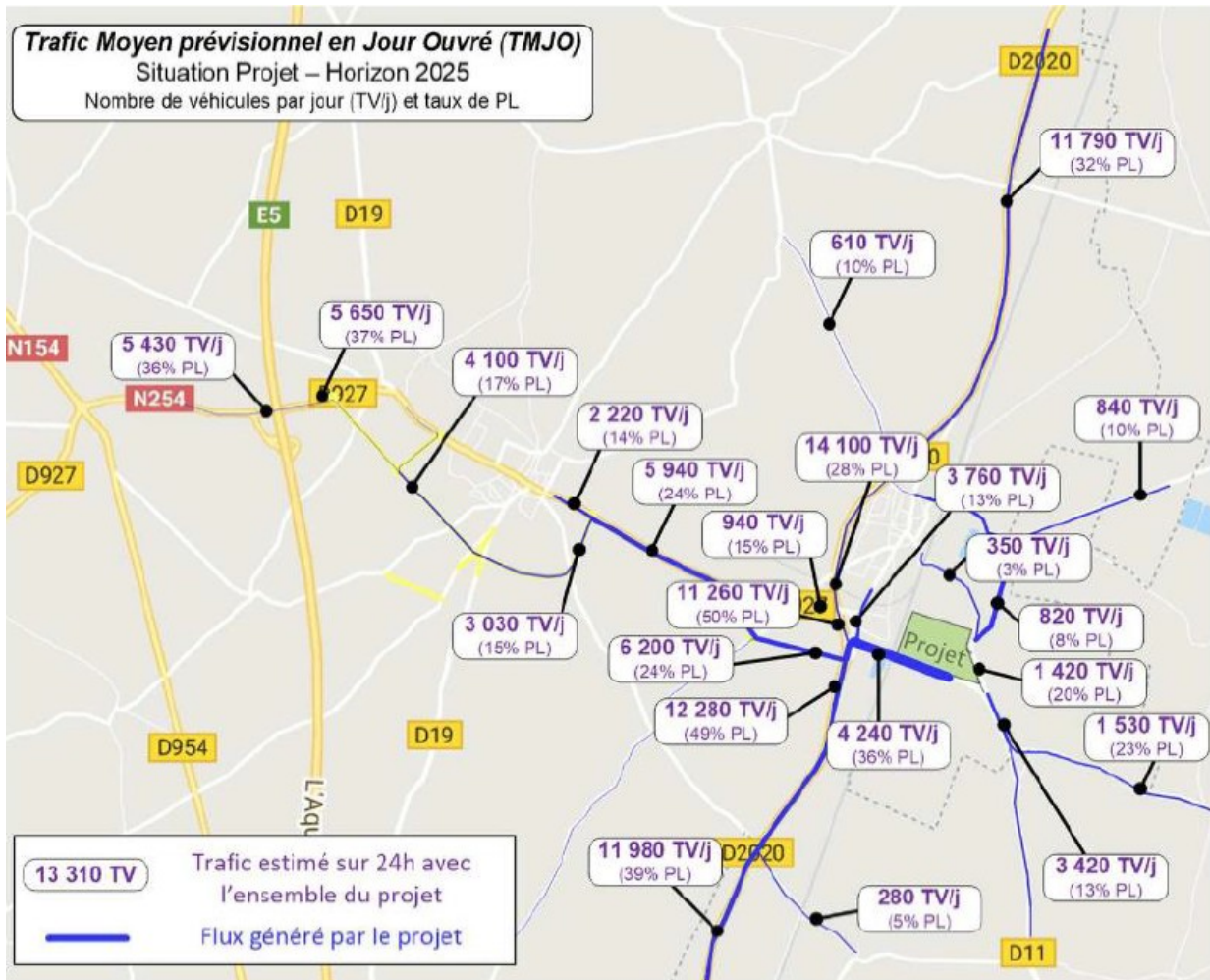
L'étude prévisionnelle du trafic routier induit par le projet a été réalisée en tenant compte du projet de déviation de la commune de Janville-en-Beauce sur la RD927 dont la mise en service est prévue pour fin 2023. Cette déviation permettra aux poids-lourds d'emprunter ce tronçon en lieu et place de la RD2020.

Cette étude a d'abord été effectuée à l'horizon 2024 (bâtiments A et C) puis à l'horizon 2025 (bâtiments A, B et C). Elle présente les flux de véhicules légers et de poids-lourds générés par le projet

dans sa globalité et précise que le trafic poids-lourds journalier sera principalement affecté à destination et en provenance de l'A10 compte tenu de la nouvelle déviation et qu'une petite proportion du flux entrant et sortant sera aussi affectée à la RD2020.

A l'horizon 2024, il est prévu 1508 mouvements générés par jour (414 véhicules légers et 340 poids-lourds).

A l'horizon 2025, il est prévu 1776 mouvements générés par jour (504 véhicules légers et 384 poids-lourds.)



Trafic moyen en jour ouvré (2 sens) après mise en œuvre du projet global, en 2025
(source : étude d'impact, annexe 6)

L'étude présente le trafic moyen prévisionnel avec la mise en service de la déviation à l'horizon 2024 sans la réalisation du projet, puis le trafic moyen journalier à l'horizon 2024 et à l'horizon 2025 sur les axes desservant le projet :

- à l'horizon 2024 :
 - + 41 % sur la RD3.13 juste avant qu'elle rejoigne la RD927 ;
 - + 42 % sur la RD927, le long du projet le trafic moyen journalier ;
 - + 23 % sur la RD3.13 qui rejoint la RD222 ;
 - + 21 % sur la RD3.13 qui rentre dans Toury ;

- + 15 % sur la déviation de Janville ;
- à l'horizon 2025 :
 - + 58 % sur la RD3.13 juste avant qu'elle rejoigne la RD927 ;
 - + 48 % sur la RD927, le long du projet le trafic moyen journalier ;
 - + 28 % sur la RD3.13 qui rejoint la RD222 ;
 - + 25 % sur la RD3.13 qui rentre dans Toury ;
 - + 18 % sur la déviation de Janville.

Le projet sera donc à l'origine d'une augmentation très significative du trafic routier et des nuisances associées (voir 4.1).

3.1.3 Air et climat

L'étude d'impact ne mentionne que très succinctement (pages 110) l'état de la qualité de l'air (poussières, gaz à effet de serre, autres polluants) sur plusieurs années. Il est seulement fait état des données de qualité de l'air en statistiques annuelles des stations de mesure Lig'Air⁴ les plus proches (stations d'Orléans). L'éloignement (entre 30 et 40 km) de ces stations aurait dû conduire le pétitionnaire à justifier la représentativité des données présentées.

Il est rapidement conclu (pages 137 et 138), concernant la pollution atmosphérique, que « *le site n'aura donc [...] d'impact sanitaire ni sur les populations avoisinantes ni sur l'environnement alentour* » et que les « *gaz émis par les chaudières, notamment NO_x et CO, n'auront donc pas d'impact sur la qualité de l'air autour des bâtiments* ».

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, seules des affirmations et généralités, accompagnées de rappel de mesures de bon sens qui ne seraient être des mesures ERC (éviter-réduire-compenser) sont mentionnées (page 140) :⁵

Le dossier ne comporte dès lors aucune évaluation des émissions atmosphériques (gaz à effet de serre) générées par le trafic de véhicules induit par le projet, aucune évaluation sur l'impact sur la qualité de l'air et sur la santé dans les communes environnantes. Hormis une couverture partielle des toitures par des panneaux photovoltaïques, il ne propose pas d'autre mesure visant à la réduction et la compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

La construction sera nécessairement source d'émission de gaz à effet de serre (production des matériaux, transport sur site, travaux) et son exploitation : chauffage des entrepôts et encore plus avec le trafic routier qu'il va générer.

L'autorité environnementale recommande :

- **de compléter la présentation de l'état initial concernant la qualité de l'air ;**
- **d'évaluer l'ensemble des émissions relatives à la mise en œuvre et l'exploitation du projet ;**

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

5 « *Malgré l'impact environnemental engendré, la réalisation de bâtiments performant du point de vue énergétique permettra de limiter les impacts liés aux consommations des bâtiments neufs. D'un autre côté, des mesures pour réduire la pollution engendrée par le transit de véhicules seront intégrées lors de la consultation des entreprises :*

- *Le choix d'engins en bon état de marche et limitant les consommations de carburant,*
- *Le nettoyage des engins de chantier afin de réduire les émissions de poussière dans l'atmosphère,*
- *Les limitations de vitesse à 30 km/h sur le site,*
- *L'obligation de l'arrêt des moteurs en phase de chargement/déchargement. »*

- de proposer des mesures de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050⁶.

3.2 Le bruit

Le dossier présente une étude acoustique en périodes diurne et nocturne réalisée en février 2022. Les mesures ont été effectuées en trois points des limites de propriétés (nord, est et ouest) et un point en zone à émergence⁷ réglementée⁸ (ZER) (au niveau du hameau d'Armonville situé à 150 m au nord-est du projet).

Le dossier contient également une modélisation des niveaux sonores attendus en périodes de jour et de nuit aux mêmes points que les mesures réalisées en février 2022 et en un nouveau point en zone à émergence réglementée au niveau d'une zone administrative située sur un site industriel à l'ouest du site du projet. Les conclusions de cette modélisation basée sur quatre scénarios (sources liées au bâtiment A, sources liées au bâtiment B, sources liées au bâtiment C et cumul de toutes les sources des trois bâtiments) et en considérant l'implantation de trois merlons d'une hauteur de 2 m en limite nord-est du site du projet montrent que les valeurs limites réglementaires ne seraient pas dépassées quel que soit le scénario considéré en périodes de jour et de nuit en limite de propriété et dans les zones à émergence réglementée.

Le dossier indique que les niveaux sonores en limite de propriété seront contrôlés après le démarrage de l'exploitation de la plateforme.

6 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.

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

8 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...).

3.3 La biodiversité

L'étude initiale du projet a été conduite sur trois aires (le site du projet, une aire rapprochée jusqu'à 500 m du site et une aire éloignée jusqu'à 5 km autour du projet). L'état initial du projet s'appuie sur des inventaires de la faune, de la flore et des milieux naturels réalisés à des périodes appropriées selon des protocoles appliqués et adaptés au contexte.

Les enjeux pour l'ensemble des compartiments sont considérés comme faibles, voir nuls pour les zones humides. Les impacts bruts du projet sont correctement caractérisés, ils sont faibles en phase exploitation pour l'ensemble des compartiments et modéré en phase travaux.

L'étude présente plusieurs mesures d'évitement et d'accompagnement, pertinentes et adaptées. Les mesures sont notamment la mise en place de nichoirs, de gîtes artificiels pour les chauves-souris, d'hibernaculum pour les reptiles, la création de bassins et de noues.

Le pétitionnaire prévoit également la mise en place d'un suivi écologique pérenne sur le site (notamment des oiseaux nicheurs, des chiroptères ainsi que du développement de la végétation).

L'étude indique qu'après analyse des mesures d'évitement et d'accompagnement, l'impact résiduel sur les différents compartiments sont négligeables, voir nuls.

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

4.1 Justification du choix retenu

Le pétitionnaire justifie les raisons du choix du site par la disponibilité d'un terrain d'assiette foncière totale d'environ 37 ha permettant la création de trois plateformes logistiques dont le bâtiment A, hors d'une agglomération, la proximité des grands axes routiers, l'accès à la sortie de l'autoroute A10 grâce à la nouvelle déviation RD927 pour les poids-lourds et l'existence d'un embranchement ferroviaire permettant un projet multimodal.

Le dossier comprend une comparaison de l'évolution prévisible de l'environnement avec le projet, et sans ce projet, au regard de la destination prévue pour ce terrain dans les documents d'urbanisme.

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.

Au regard de l'augmentation significative du trafic routier et des nuisances associées qu'un tel projet va induire, l'autorité environnementale recommande, sur la base de l'examen de solutions alternatives requises par le code de l'environnement, de présenter des solutions de substitution moins impactantes.

4.2 Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le dossier présente les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec les plans et programmes concernés.

Le projet est situé en zones 1AUx et 1AUxbr du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes Cœur de Beauce, définissant un secteur destiné à recevoir à court terme des activités, commerces et/ou services compatibles avec cette destination.

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.

Concernant le schéma régional, d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Srdet), le dossier ne l'aborde très rapidement (en page 289) qu'au travers du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) qui y est désormais intégré.

4.3 Remise en état du site

En cas de mise à l'arrêt définitif des installations, 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 et paraissent suffisantes pour un futur usage destiné à des activités industrielles de type logistique, tel que prévu par le pétitionnaire.

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 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 scénarios d'accidents principaux retenus sont clairement caractérisés. Les mesures prises pour limiter et réduire les risques et leurs conséquences sont détaillées et adaptées.

L'étude conclut que les zones d'effets létaux⁹ liées aux flux thermiques de 5 kW/m² restent circonscrites au site. Dans le cas le plus défavorable d'un stockage de polymères, l'étude indique que le flux de 3 kW/m² correspondant aux effets irréversibles¹⁰ dépassent les limites de propriété du site de 15 m au nord et affectent une surface de 950 m² sur des terrains non aménagés et peu fréquentés qui accueilleront les futurs projets des bâtiments B et C.

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

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

Dans l'attente de la concrétisation des deux autres bâtiments B et C, l'exploitant des terres agricoles susceptible d'être atteint par un sinistre devra être informé.

S'agissant des émissions toxiques liées aux fumées d'incendie, l'étude conclut à l'absence de conséquences irréversibles à hauteur d'homme

L'étude conclut en l'absence de perte de visibilité significative liée à l'opacité des fumées sur les axes routiers alentours, ni à des distances élevées du site.

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. Ces mesures sont adaptées à la nature des risques identifiés.

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 global de construction d'une plate-forme de stockage de matières combustibles, situés sur le territoire de la commune de Toury, identifie les enjeux associés à ce type de projet. Néanmoins, il fait apparaître plusieurs insuffisances 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. De par son ampleur, le projet global conduira à une augmentation significative du trafic routier et des nuisances associées. Des compléments relatifs à l'évaluation des nuisances des émissions atmosphériques sont nécessaires.

Au regard de l'augmentation significative du trafic routier et des nuisances associées qu'un tel projet va induire, l'autorité environnementale recommande, sur la base de l'examen de solutions alternatives requises par le code de l'environnement, de présenter des solutions de substitution moins impactantes.

En outre, le dossier ne comporte aucun élément relatif à la compensation agricole alors qu'elle est obligatoire pour ce projet qui va consommer près de 37 ha de terres agricoles.

Deux autres 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)	++	Voir corps de l'avis.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	+	Aucun milieu d'intérêt communautaire, aucune zone humide n'est identifiée sur les zones d'études
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	+	Le dossier n'identifie pas de connectivité biologique sur les zones d'études.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE) ; rejets dans le milieu naturel	+	Le dossier précise que la consommation d'eau potable s'élèvera à environ 6 400 m ³ par an, à partir réseau de la ville. Il n'y a pas de prélèvement en eaux souterraines. Le projet n'est pas à l'origine d'eaux de process.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+	Les eaux pluviales de toitures seront dirigées vers un bassin d'infiltration du site. Les eaux de voiries transiteront soit dans le bassin étanche avant de rejoindre le bassin d'infiltration (elles seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures entre les deux bassins), soit elles seront infiltrées au niveau des noues. Les eaux usées sont traitées par un système de micro-station d'épuration (assainissement non collectif). Le projet n'est compris dans aucun périmètre de protection de captage.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	++	Le dossier mentionne que le projet consommera principalement de l'électricité et du gaz naturel. 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 systèmes de rétention.
Air (pollutions)	+++	Voir corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...)	+	Le site du projet ne se trouve pas dans une zone à risque d'inondation ou sismique ni dans une zone à risque de retrait-gonflement des argiles.
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 modes de conditionnement et leurs destinations finales.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	+++	Voir corps de l'avis.
Patrimoine architectural, historique	+	La future plateforme logistique se trouve partiellement en dehors du périmètre de protection du monument historique « Église Saint-Denis », situé à 700 m du projet.
Paysages	++	Des aménagements paysagers sont prévus tels que la plantation

		d'arbres, de bosquets et de haies.
Odeurs	0	Pas d'activité de process génératrice de nuisances olfactives.
Émissions lumineuses	+	Il n'est pas prévu la mise en place d'enseignes lumineuses en façade. L'éclairage des extérieurs sera assuré par des lampadaires placés au niveau des voiries et des parkings et par des projecteurs au niveau de la façade de quais. Ces éclairages seront orientés vers le sol.
Trafic routier	+++	Voir corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes actifs)	+	L'accès au site se fait par voie routière.
Sécurité et salubrité publique	+	Le projet ne présente pas d'enjeu en matière de sécurité ou de salubrité publiques.
Santé	+++	Le projet ne présente pas d'enjeux en matière de santé en dehors de ceux développés en lien avec la qualité de l'air. Voir corps de l'avis.
Bruit	++	Voir corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	0	Les investigations menées ont permis d'écartier toute contrainte archéologique pour le secteur.

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné