

Département de l'Eure-et-Loir -28-

Commune de BONNEVAL

Enquête publique unique

Relative aux demandes :

- D'autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement « ICPE »
- De permis de construire

Présentées par la S.A.S TERRA NOBILIS 2 pour le projet de création d'une plateforme logistique de stockage de produits de la grande distribution et de matières combustibles rue Gustave Eiffel, ZA de la Louveterie

Enquête publique du 15 mai 2023 au 14 juin 2023

Rapport d'enquête

Commissaire enquêtrice : Yvette CHAILLOU

SOMMAIRE

1.GENERALITES	P 3
1.1 Le contexte	P 4
1.2 Objet de l'enquête	
1.3 Cadre juridique	P 5
1.4 Composition du dossier	
2. PRESENTATION DU PROJET	P 7
2.1 Le site	
2.2 Découpage	
2.3 Mode de fonctionnement	P 8
2.4 Caractéristiques principales des locaux et des aménagements extérieurs	P 10
3.ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET ETUDE DE DANGERS	P 11
3.1 Etude d'impact	P 11
3.2 Etude de dangers	P 15
3.3 Avis de la MRAE	P 16
3.4 Réponse du porteur de projet	
4.ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	P 17
4.1 Organisation	
4.2 Publicité	
4.3 Déroulement	
5. OBSERVATIONS ET REPONSES	P 18

1 - GENERALITES

1.1 Le contexte

La Société TERRA NOBILIS 2 a déposé un dossier de demande d'autorisation environnementale et de permis de construire pour la création d'une plateforme logistique de 9,6 ha au sud de la commune de Bonneval.

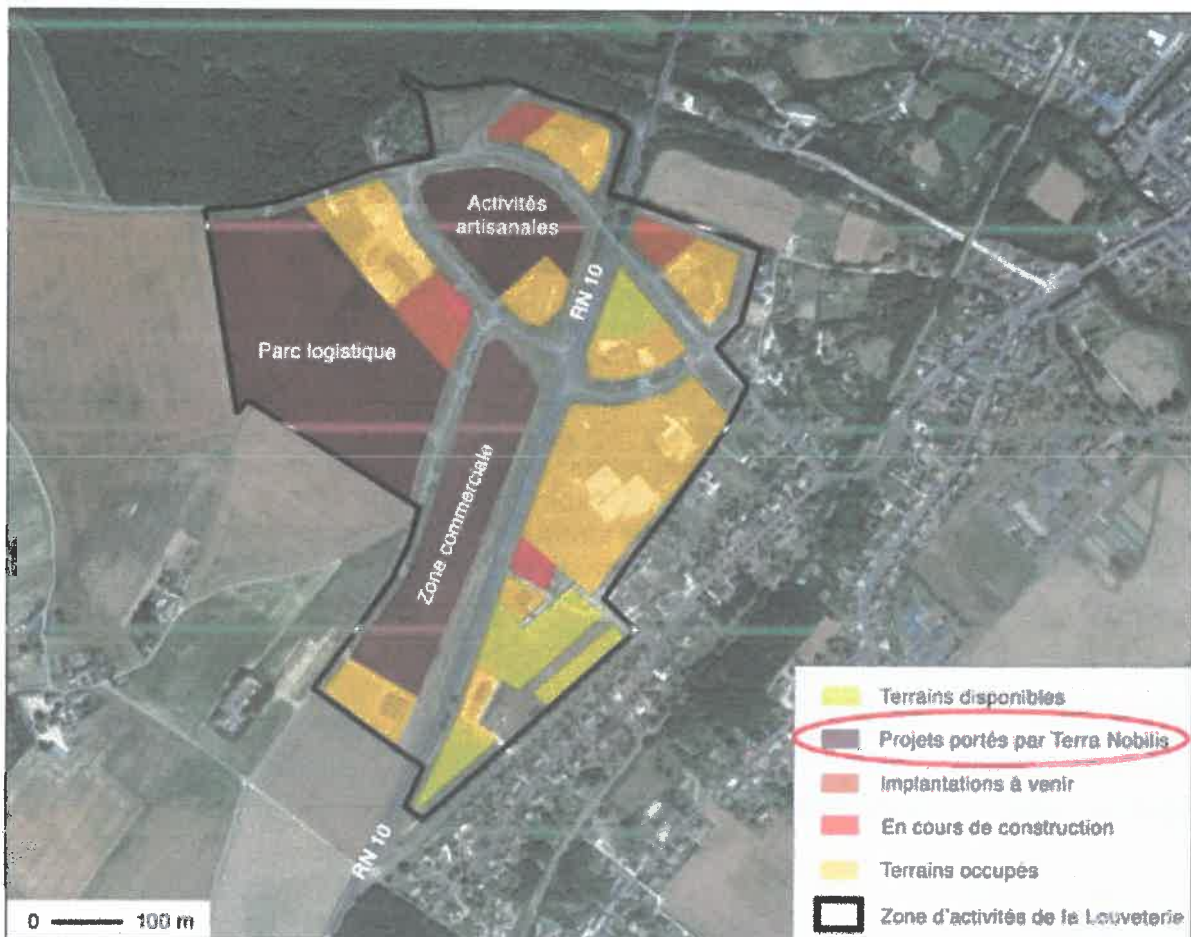
La commune de Bonneval, qui compte 4 990 habitants (données INSEE 2018) pour une superficie de 28,78 km², est située en Région Centre-Val de Loire, dans le département de l'Eure-et-Loir (28), à proximité de Châteaudun (à 11km au sud) et de Chartres (à 27,5 kms au nord).

Elle fait partie de la communauté de communes du Bonnevalais, créée en 2002, laquelle regroupe 19 communes et environ 12 500 habitants.

Cette Communauté de Communes assure notamment la compétence « développement économique ».

La commune de Bonneval dispose d'un plan local d'urbanisme approuvé le 5 juin 2014 et est concernée par le permis de construire.

La création de la plateforme logistique s'inscrit dans une opération globale d'aménagement, portée par la SAS Terra Nobilis 2, d'une superficie d'environ 18,5 ha et qui prend place dans la zone d'activités de la Louveterie. Cette opération d'aménagement comprendra une zone commerciale, une zone artisanale et la plateforme logistique, objet de la présente enquête publique.



Un permis d'aménager a été accordé le 16 octobre 2017 définissant un projet d'aménagement d'ensemble. La ZA a été entièrement viabilisée dès l'obtention de l'autorisation de lotir. Le permis de construire de la zone artisanale a déjà été obtenu, et des réalisations effectuées. La conception de la future zone commerciale est en cours d'élaboration.

L'opération se situe le long de la RN 10, en périphérie de la zone urbanisée de la commune.

TERRA NOBILIS 2 S.A.S, dont le siège est situé à VILLEMOMBLE (93) est une foncière immobilière créée en 2011 par les dirigeants fondateurs de l'enseigne O'Marché Frais, Bruno et Claude QUATRUCCI.

Terra Nobilis 2 intervient sur trois axes de développement principaux :

- Les parcs d'activités commerciales
- Les entrepôts logistiques
- Le logement.

Le projet a fait l'objet de plusieurs réunions et présentations auprès des élus, des Institutions et des services du Département et de la région, dans le cadre de la phase amont :

- Réunions liées à la présentation du projet global
 - o au sein de la ZA le 27/10/2020 auprès du Président et des Vice-Présidents de la CdC du Bonnevalais
 - o Réunion plénière du 20/10/2021 auprès de l'ensemble des élus et personnel de la communauté de communes, en présence de Mr le Sous-Préfet,
- Réunions dédiées au dossier « ICPE » :
 - o Réunion « charte d'accueil » du 04/04/2022 en présence de Mr le Sous-Préfet, Mrs les Président et Vice-Président de la CdC, Mr Freret, Directeur immobilier Terra Nobilis, de nombreux représentant de Terra Nobilis et/ou des cabinets ayant élaboré le dossier, de l'ARS, de la DREAL du Bureau des procédures environnementales d'Eure-et-Loir (Mme Guibert et Mr Gohon), de Mme LEFEBVRE, Préfecture, cellule de la coordination des politiques interministérielles.
 - o Réunion de présentation du projet du 18/05/2022 auprès de la DDT d'Eure-et-Loir
 - o Réunion de présentation du projet ICPE et des différentes études et dimensionnement liés à l'étude d'impacts et à l'étude de dangers, avant dépôt du dossier en Préfecture du 20/06/2022.
- **Enfin, la population du territoire a été tenue informée tout au long de la « maturation » du projet via la publication, bisannuelle, de « la lettre du Bonnevalais » diffusée à tous les foyers de la Communauté de Communes, auprès des communautés de communes voisines et dans le Pays Dunois. L'évolution du dossier a ainsi été traitée régulièrement, ainsi que le projet de giratoire, depuis notamment janvier 2020, et la presse locale a volontiers relayé les informations diffusées lors des présentations des rapports d'activité de la communauté de communes.**

Aucun débat public n'a eu lieu en amont du dépôt du dossier ICPE.

1.2 Objet de l'enquête publique

Conformément au code de l'environnement (voir détail et références dans l'arrêté préfectoral joint en annexe 1), Mme le Préfet d'Eure-et-Loir a soumis à enquête publique unique la demande :

- **De permis de construire** (car le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur

l'environnement et, est, à ce titre, soumis à une étude d'impact)

- **D'autorisation environnementale** au titre des installations classées pour la protection de l'environnement « ICPE » :

Les installations projetées relèvent du régime de l'enregistrement pour la rubrique n°15110-2 (nature de l'entrepôt et volume de stockage supérieur ou égal à 50 000m³) et (nature des activités) ;

Elles relèvent également du régime de la déclaration au titre des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) : le projet est concerné, pour le rejet d'eaux pluviales, par un bassin naturel de 9,60ha,

Pour le projet de création d'une plateforme logistique de stockage de produits de la grande distribution et de matières combustibles (bois, papier, carton, plastique) située rue Gustave Eiffel, ZA de la Louveterie, Bonneval.

Aucune autre commune n'est concernée par le rayon d'un kilomètre autour de l'installation (art 512-46-11 du code de l'environnement).

1.3 Cadre juridique

L'enquête s'est déroulée en application :

- Du code de l'environnement, notamment les articles L 122-1, L181-9 à L181-12, L512-1, R181-36 à R181-38,
- Du code de l'Urbanisme,
- Du PLU communal approuvé le 5 juin 2014

1.4 Composition du dossier mis à disposition pour l'enquête publique

Le dossier mis à la disposition du public pour l'enquête comprenait :

- l'arrêté préfectoral de prescription de l'enquête publique unique, du 19 avril 2023,
- les registres d'enquête destinés à recevoir les observations du public, ouvert par Mr le Maire, cotés et paraphés par la commissaire enquêtrice (un pour le projet « ICPE, un pour le permis de construire)
- le dossier de demande d'autorisation comprenant les pièces suivantes (60 fichiers), classeurs 1-2-3) :

- Pièce 1 présentation du site et du demandeur
- Pièce 2 note de présentation non technique
- Pièce 3 synthèse des mesures envisagées
- Pièce 4 documents de maîtrise foncière
- Pièce 5 parcelles du projet
- Pièce 6 géolocalisation (non imprimable)
- Pièce 7 étude d'impact
- Pièce 8 annexes de l'étude d'impact : dossier loi sur l'eau – arrêté PC – décision rendue par la DREAL -EFAE (étude de faisabilité des approvisionnements en énergie) - géotechnique- faune/flore- patrimoine (fouilles archéologiques préventives) -
- Trafic-qualité de l'air- acoustique-pollution-zone humide- courrier de remise en état ;
- Pièce 9 résumé non technique de l'étude d'impact
- Pièce 10 étude de dangers, résumé non technique et ses annexes
- Pièce 11 capacités techniques et financières
- Pièce 12 plans réglementaires et annexes : rayon d'affichage – plan des 35

m

- Pièce 13 autres plans : plan masse des 100m - plan de désenfumage- plan de stockage – coupes et façades
- Pièce 14 mémoire en réponse ICPE annexe 1 réponse globale – pièce 2 milieu naturel

- le dossier de demande de permis de construire comprenant les pièces suivantes (26 fichiers), classeur 4) :

- Le formulaire CERFA
- Plan de situation
- Plan de masse et principe d'aménagement paysager
- Principe des réseaux
- Coupes et façades
- Notice de présentation
- Insertions paysagères
- Photographies environnement proche
- Photographies environnement lointain
- Etude d'impact
- Attestation de prise en compte de la RT
- Justificatif du dépôt ICPE
- Règlement de lotissement

Les pièces annexes :

- Tableaux des surfaces
- Plan du niveau 0 - principe de stockage
- Plan du niveau 0 – principe de désenfumage
- Plan des bureaux
- Détail sur poste de garde
- Notice de sécurité
- Notice d'accessibilité PMR

Il ne sera pas traité dans le présent rapport de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, cette dernière ayant été présentée en juin 2006 pour l'ensemble de la zone d'activités. L'ensemble de l'étude, élaborée par le cabinet SAFEGE, Poissy est cependant jointe au dossier.

Il est à noter que les dossiers techniques ont été réalisés avec le concours de nombreux cabinets dont :

- KRITERIA Boulogne Billancourt, Assistant Maîtrise d'ouvrage
- Agence FRANC Paris, Maître d'œuvre Architecte
- INGEA Paris, Bureau d'Etudes ICPE
- DIAGOBAT Villeneuve d'Ascq, Bureau d'Etudes environnemental
- ACTIPOLIS Montevrain, Bureau d'Etudes Urbanisme.

- Les extraits de parution des avis d'enquêtes, en rubrique « annonces légales » dans deux journaux régionaux (4 annonces au total).

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1 Le site

Le site du projet est situé en zones Ux et 1Aux du PLU de la ville de Bonneval approuvé le 26/10/2006 et dont la dernière modification a été approuvée le 27/07/2021.

La zone Ux correspond à une zone urbaine à vocation d'activités économiques au sens large. La zone 1Aux est une zone d'urbanisation future à dominante d'activités économiques.

Le projet est conforme au règlement graphique (plan de zonage) du PLU.

L'opération concerne une partie de la ZA dite « de la Louveterie », située le long de la RN 10, laquelle relie Châteaudun et Chartres, à environ à 1,3 km du centre urbanisé de Bonneval.

La plateforme est également à proximité directe des RD 27 et 17, qui permettent une desserte locale.

Le projet s'implante sur les lots 18 à 32 et le lot 43 de la ZA, et est soumis au règlement du lotissement opposable depuis juillet 2007.

Le terrain a une emprise de 96 238 m². Il est actuellement occupé par des parcelles agricoles.

L'environnement immédiat est constitué :

- A l'ouest et au sud, par des terrains agricoles
- Au nord, par la RD 27, puis des terrains forestiers
- A l'est, par une (future) zone d'activités artisanales
- Au nord-est, par deux bâtiments industriels.

Les habitations les plus proches sont situées à environ 120 m au sud de la zone (la Jouannièrre) et à 160 m au nord.

Le site n'est concerné par aucune servitude.

2.2 le découpage du site

Le site présente une organisation en cohérence avec le type d'activité développée, qui peut se détailler de la manière suivante :

- Un entrepôt logistique comprenant 6 cellules de stockage : 5 cellules d'une surface comprise entre 5 927 5 956 m² et une cellule de 8 891 m²
- Deux locaux de charge (254 m² chacun)
- Deux blocs de bureaux et locaux sociaux d'une surface au sol de 300 m² chacun (disposé en RDC, R+1)
- Une cuve de sprinklage de 600 m² et local technique associé
- Une cuve d'alimentation des poteaux incendie du site d'un volume de 780 m³ et local technique associé
- Des locaux électriques de 110 m²
- Une chaufferie de 81 m²
- Quelques places de stationnement PL en entrée du site
- Un parking VL 183 places
- Des voiries PL et VL ainsi qu'une voie dédiée aux services de secours permettant la circulation sur la périphérie complète du bâtiment
- Plusieurs bassins et noues d'infiltration des eaux pluviales de surface cumulée de 5 395 m²
- Un bassin étanche pour la rétention des eaux d'extinction et le tamponnement partiel des eaux pluviales de surface 1 002 m²
- Espaces végétalisés : 25 124 m²



2.3 Mode de fonctionnement et organisation

Le bâtiment est destiné à une activité d'entrepôt et de logistique pour divers produits, généralement emballés en cartons puis filmés sur palettes pour le stockage de matières combustibles.

Les marchandises sont généralement conditionnées dans des boîtes de nature diverse (carton, plastique, métal verre ...)

Le stockage sera réalisé sur palettières (racks métalliques) de plusieurs hauteurs (sol + 5 niveaux).

Les entreprises locataires ne sont pas connues à ce jour.

L'activité logistique se déroulera en 3x8, 6j/7. Le site a été dimensionné pour accueillir 172 personnes en simultané :

- 120 en exploitation
- 52 en administratif.

2.3.1 Répartition des surfaces et emprises

Le bilan des surfaces est le suivant :

Zones	Surfaces
Emprise au sol bâtiments	40 420 m ²
Voiries, dalles béton, trottoirs, bassin étanche	17 459 m ²
Surface imperméabilisée totale	57 879 m² (60,1%)
Espaces verts, zones infiltrantes	38 359 m² (39,9%)
Surface totale	96 238 m²

2.3.2 Stockages présents sur le site

Les produits stockés sur le site seront des produits en mélange classables sous les rubriques 1510-

2, 1530,1532-2, 2663-2 ou 2662. En raison des typologies variées de produits, le bâtiment sera classé uniquement sous la rubrique 1510.

Il s'agit de produits combustibles uniquement entreposés à température ambiante dans un bâtiment logistique dit sec.

Les produits combustibles seront stockés dans 6 cellules de l'entrepôt.

Avec une surface totale de 38 584 m², le site pourra accueillir de l'ordre de 69 450 palettes représentant environ 69 450 tonnes. Ce tonnage est supérieur à 500 t. Le site sera soumis à enregistrement pour la rubrique 1510.

Dans ces cellules, des quais répartis sur la façade avant seront dédiés à la préparation des commandes et à la réception/expédition des produits.

Les cellules seront recoupées entre elles par des murs coupe-feu 2h REI 120.

Ces cellules seront séparées des locaux techniques par des murs coupe-feu de tenue au feu de 2 heures (REI 120). Les portes seront coupe-feu de degré 2 2heures (REI 120).

Les cellules seront également séparées des blocs de bureaux et locaux sociaux par des murs coupe-feu de tenue au feu de 2 heures (REI 120) jusqu'à l'acrotère de l'entrepôt.

2.3.3 Equipements du site

- L'électricité est livrée au niveau du local transformateur du site depuis le réseau EDF. Pour le matériel de manutention et local de charge, le site disposera de 2 locaux de charge des accumulateurs.

La puissance totale maximale du courant utilisée sera de 500 KW.

-Le site sera équipé d'une chaufferie gaz d'une puissance de 2,1 MW, destinée au maintien hors gel du bâtiment deux mois en hiver.

-Le bâtiment sera doté d'équipements photovoltaïques sur un minimum de 30% de la surface de toiture photovoltaïcable et il sera conçu pour être en mesure de supporter une centrale sur la totalité de la toiture.

Un tableau d'analyse de la conformité de l'ensemble de ces installations aux prescriptions des différents arrêtés les concernant est joint au dossier en annexe.

2.4 Caractéristiques principales des locaux et des aménagements extérieurs



En ce qui concerne l'implantation des constructions, l'emprise au sol et la hauteur maximale (hauteur au faitage du bâtiment de 13,82m), le projet est conforme aux prescriptions réglementaires.

En ce qui concerne le traitement architectural :

- Le volume de l'entrepôt présente des façades divisées en 3 parties sur la hauteur :
 - Partie basse en bardage nervuré vertical gris clair sur environ 1/3 de la hauteur
 - Partie haute en bardage nervuré vertical gris anthracite sur environ 2/3 de la hauteur du volume. Des bandeaux en bicarbonate sont présents au-dessus des zones de quais pour apporter l'éclairage naturel.
 - Ces deux parties sont séparées d'un bandeau en bardage métallique présentant un aspect bois.
- Les volumes de locaux de charge et de locaux techniques implantés sur les pignons reprennent les dispositions de bardages et les teintes de l'entrepôt afin de se fondre dans la masse.
- Les blocs de bureaux et locaux sociaux implantés en saillie de la façade sud-ouest s'articulent comme un enchevêtrement de formes parallélépipédiques. Ces volumes ainsi mêlés permettent la création d'espaces de terrasse et de balcons. L'ensemble est revêtu d'une alternance de bardages plan métalliques gris anthracite et d'aspect bois créant un jeu de contrastes permettant la perception des différents volumes assemblés. L'entrée est marquée par la présence d'un mur rideau. L'apport en lumière naturelle est assuré par des regroupements de châssis vitrés horizontaux ou des bandeaux vitrés verticaux.

Ces bureaux présentent une architecture travaillée et qualitative mettant en valeur ces volumes tertiaires.

Le PLU ne réglemente pas l'aspect extérieur des constructions pour ce zonage.

Les clôtures sont en grillage treillis à maille rigide soudé vert foncé d'une hauteur de 2,00m. Le projet

est conforme au règlement du Plu.

Le besoin en stationnement pour l'exploitation du site consiste en la création de 180 places pour véhicules légers, incluant 4 places PMR.

37 de ces stationnements seront pré- équipés afin de convenir à l'installation de chargeurs pour véhicules électriques, soit 20% du total des stationnements créés.

La cour « poids lourds » prévoit 38 emplacements/quais de chargement répartis sur toute la longueur des entrepôts.

Une zone d'attente dédiée aux poids lourds est présente en entrée de site, au sein de la parcelle. Cette zone a été dimensionnée en fonction des besoins prévisionnels du site, deux véhicules poids lourds peuvent être positionnés en attente.

L'implantation de deux abris cycles au sein du parking VL est également prévue, pour une surface de 25 m².

2.4.1 Assainissement et gestion des eaux

Dans le cadre de la construction de la ZAC, la communauté de communes a réalisé l'ensemble des parties publiques (voiries, stationnements, trottoirs) ainsi que l'ensemble des réseaux d'assainissement (eaux pluviales et eaux usées) et divers (HTA, BT, FT, gaz, eau potable, sécurité incendie ... avec différents points d'attentes en limites de parcelles privées.

L'assainissement et la gestion des eaux pluviales de l'ensemble des secteurs sont conformes au règlement d'assainissement local et au Dossier Loi sur l'Eau (DLE) déposé précédemment pour l'ensemble de la ZA de la Louveterie.

2.4.2 Aspect paysager

La végétation retenue pour peupler le site sera principalement choisie parmi les arbres, les arbustes, les plantes vivaces et les graminées indigènes et reconnus présents sur le territoire afin de conforter les continuités écologiques au travers du site.

La palette introduira en mélange 4 strates végétales :

- Fourrés arbustifs bas à proximité des zones de stationnement et des entrées ainsi qu'en abords des clôtures
- Bosquets arborés composés de plantes indigènes permettant de créer des corridors écologiques associés notamment au bois de la Louveterie.
- Les noues et bassins d'infiltration seront semés de prairies hygropiles et plantés de saulaies sous la forme de fourrés arbustifs.
- Des arbres (indigènes) de grand et moyen développement ponctueront les espaces.
- Cette richesse végétale induira la richesse animale sur le site et formera refuge et lieu de nidification.

3. ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET ETUDE DE DANGERS

3.1 Etude d'impact

Une étude d'impact est une étude technique qui vise à apprécier les conséquences de toutes natures, notamment environnementales, d'un projet d'aménagement pour en limiter, atténuer ou compenser les effets négatifs.

Par arrêté du 27 avril 2021, Mme la Préfète de la Région Centre-Val de Loire a soumis le projet de création de la plateforme à évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale s'appuie sur une étude d'impact concernant l'ensemble du projet (secteurs 1,2,3 de la ZA) porté par la S.A.S TERRA NOBILIS 2. La même étude d'impact figure dans le dossier ICPE mais aussi dans le dossier PC.

3.1.1 L'état initial

Les éléments marquants de l'état initial sont les suivants :

- Les parcelles sont des terrains agricoles pour la plupart encore exploités
- La topographie n'est pas particulièrement contrainte : transition entre les reliefs de plaine et le réseau hydrographique encaissé au niveau du Loir au Nord
Le réseau hydrographique du secteur est caractérisé par :
 - Le Loir, situé en aval à 200m au Nord/Nord-Est et s'écoulant du Nord vers le Sud sur le territoire de Bonneval
 - L'Ozanne, affluent du Loir, à 1,2 km au Nord-Est du site qui s'écoule d'ouest en Est vers le Loir
- A Noter que des noues ont été aménagées précédemment en périphérie des secteurs
- Les parcelles du projet sont comprises dans l'aire d'alimentation du captage des « Prés Nolleys » mais sont toutefois à la limite du périmètre, le captage étant de l'autre côté de la commune
- Les parcelles du projet sont dans des secteurs où la possibilité de présence de zones humides est faible à nulle
- Même si l'on note la présence de quelques ZNIEFF et de sites Natura 2000 à quelques centaines de mètres du projet, aucun zonage naturel n'a d'impact direct sur le projet
- La zone n'est concernée par aucun zonage de type ENS : Espace Naturel Sensible
- Les enjeux Flore et Habitat sont faibles à modérés
- Aucun site classé ou inscrit ne se situe sur ou à proximité de la zone
- Le secteur ne présente aucune contrainte archéologique
- L'offre de transports en commun sur la commune et ses alentours est relativement pauvre. Le site du projet est peu accessible en transports en commun car relativement éloigné des rares possibilités de ces types de transport ; les routes ne comprennent pas d'aménagements sécurisés pour les piétons ou les cyclistes

Les parcelles concernées par l'opération se situent le long de la RN 10, axe structurant du territoire ; en l'état actuel, les projets seront desservis par les RD 27 et RD 17 via un unique point d'entrée depuis la RN 10

Par ces différentes départementales, le projet est accessible depuis un nombre important de petites communes situées à proximité, notamment celles de la CdC du Bonnevalais

On note toutefois des dysfonctionnements ou problématiques liés à la desserte routière du site (visibilité réduite, configuration peu adaptée...)

La zone est peu, voire pas accessible pour les modes actifs (piétons/cyclistes) à ce jour

- La commune se situe dans une zone d'exposition très faible aux risques naturels
- En ce qui concerne les inondations, elle fait partie des territoires à risques forts ; elle est

soumise au Plan de Prévention du Risque Inondation par crue à débordement lent de cours d'eau approuvé le 23/02/2015 ; mais les parcelles du projet ne sont pas concernées par les aléas du PPRi et n'interceptent pas les zones réglementées

- Pas de risque technologique sur les parcelles du projet
- Les secteurs du projet sont impactés par le bruit associé au trafic sur la RN 10 de jour comme de nuit

3.1.2 Les mesures pour éviter, réduire, compenser les effets du projet

En complément de ces mesures, il est également présenté les **mesures d'accompagnement et d'amélioration** qui se distinguent d'une part car elles sont prises pour aller au-delà de la simple compensation ou simplement par une volonté de la Maîtrise d'Ouvrage d'avoir un impact positif.

Ces mesures sont essentiellement les suivantes :

- Le développement des parcelles jouxtant la plateforme logistique est projeté : les implantations à venir seront des bâtiments à usage économique compatibles avec l'exploitation d'une ICPE
- Tous les intervenants seront soumis à une « charte chantier » sous le contrôle du maître d'ouvrage afin de limiter les nuisances pendant la phase de chantier
- Le projet maintient une topographie plane sur l'ensemble des rez- de chaussée afin de faciliter les cheminements et l'accessibilité PMR notamment
- les bâtiments créés iront au-delà des prescriptions de la RT 2012 et répondront pour certains à celles de la RT 2020 (objectif de ramener la performance énergétique à un niveau passif) : architecture bioclimatique favorisant les apports naturels, conception technique limitant les déperditions ;
- la mise en œuvre de panneaux photovoltaïques en toiture permettra de produire localement l'électricité nécessaire au projet
- La mise à disposition de places de stationnement pouvant être équipées pour des véhicules électriques/Hybrides participera à la décarbonisation du parc roulant
- La mise en place de secteurs végétalisés permettra de diminuer localement l'effet de chaleur en été notamment par la création de secteurs ombragés
- La gestion des eaux pluviales s'effectuera en se rapprochant le plus possible du cycle naturel de l'eau
Les ouvrages d'infiltration des eaux pluviales seront des surfaces infiltrantes végétalisées
Les eaux usées du site seront collectées par le réseau communal ; elles rejoindront ensuite la station d'épuration de Bonneval dont la capacité nominale (7 000 équivalents habitants) permet de recevoir les effluents supplémentaires générés par le site.
- En ce qui concerne les eaux pluviales, le principe général est d'assurer le tamponnement d'un volume de pluie de retour 10 ans sur le site conformément à l'arrêté loi sur l'eau de la zone ; le confinement des eaux d'extinction et le tamponnement des eaux pluviales seront mixés dans un 1^{er} bassin étanche en cascade avec un second bassin naturel infiltrant et présentant un exutoire au réseau de fossés de la zone d'activités ; les eaux de toiture seront dirigées directement vers des noues d'infiltration dont les trop pleins rejoindront le bassin d'infiltration du site .Un volume utile de rétention de 1 640 m³ sera assuré au niveau du

bassin étanche créé sur le site. Les eaux potentiellement polluées par les hydrocarbures sur les voiries transiteront par un séparateur d'hydrocarbures avant infiltration partielle sur le site et rejet vers les fossés de la ZAC.

- L'aménagement paysager du site permettra de former des corridors écologiques, favorables à la flore patrimoniale aux insectes, et à l'avifaune en transit. Le projet prévoit la création de plusieurs aménagements écologiques fonctionnels pour la faune nocturne et donc sans aucun luminaire devant les éclairer.
- Les clôtures ne seront pas opaques et semi enterrées pour favoriser la perméabilité du dispositif pour la faune.
- Les flux logistiques ou les livraisons peuvent se faire sans transit par les zones résidentielles du centre – ville
- En fonctionnement, **l'ensemble de la zone sera source de flux variés** (employés, clientèle, livraisons...) lesquels ont été appréhendés dans le cadre de l'étude de trafic menée pour l'opération. *Le rapport complet est joint en annexe au dossier.*
Sans évolution de la desserte, l'ensemble des flux, notamment poids lourds, transiteront via le pont de la RD127 qui n'est pas adapté pour un trafic poids lourds aussi important ni à l'accessibilité des modes doux.
C'est pourquoi, en concertation avec les collectivités et les services de l'Etat, **il a été décidé, conjointement à l'opération, de créer un giratoire**. Suite à l'étude, envisageant 3 scénarii, Le scénario n°2 : reprise de l'échangeur existant (intersection RD 17/rue Denis Papin/RN 10 par la création d'un giratoire à la place des voies d'accélération et de décélération actuelles, avec mise en place d'un alternat sur le pont de la RD 27 (sur une longueur de 75 m) permettant de dédier une voix aux modes doux est retenu.
La mise en place et la validation de l'édification d'un giratoire sur la RN10 desservant le terrain constitue une condition suspensive à la signature de l'acte définitif de vente au bénéficiaire.
- En ce qui concerne la gestion des déchets, des compacteurs seront mis en place au niveau de certains quais afin de réduire le volume de déchets, notamment les cartons, générés sur le site
- L'ensemble des normes applicables et réglementations en vigueur seront respectées en ce qui concerne les risques naturels, technologiques, (protection foudre, installations électriques, maîtrise du risque incendie.)
- L'ensemble des dispositifs ou précautions seront mis en œuvre afin de maîtriser les nuisances sonores dès la mise en place du futur site, de sorte que les niveaux soient inférieurs aux valeurs limites admissibles fixées par l'arrêté préfectoral d'autoriser d'exploiter ; **les niveaux de performance acoustiques, associés à la certification BREEAM Very Good visée par les porteurs de projet seront atteints, allant au-delà des exigences réglementaires**
- Des produits dangereux pourront être présents sur le site en très faible quantité et de manière non régulière ne permettant pas le classement de ces derniers. Ils seront alors stockés conformément à leurs particularités et mis sur rétention au besoin. Les eaux polluées en cas d'incendie seront confinées dans le bassin étanche assurant rétention. Elles seront contenues sur site et n'atteindront pas le milieu naturel.

3.2 Etude de dangers

Une étude de dangers a pour objet de déterminer quelles mesures pourraient :

- Réduire la probabilité d'occurrence des accidents
- En limiter la gravité, s'ils survenaient malgré les précautions prises
- Optimiser l'efficacité et la qualité des secours

L'étude procède tout d'abord à une analyse des risques, qu'ils soient liés à

- L'environnement naturel : foudre, crues et inondations, séismes
- L'environnement industriel (pas de risque technologique à proximité, pas de canalisation de transport de matières dangereuses, risque qualifié de négligeable pour le transport de matières sur la RN 10, clôture rigide de 2m de hauteur et gardiennage 24h/24 pour le risque malveillance)
- Habitants et établissements recevant du public à proximité : en partie nord du site se trouvent une société de terrassement et un bâtiment « 3 espaces » de réalisation et vente de cuisines et s de bains sur mesure ; Ces installations ne présentent pas d'enjeux particulier

Puis des potentiels de dangers :

- Par le stockage des matières combustibles en mélange
- Par le risque d'explosion
- Par les produits de décomposition en cas d'incendie
- Par l'installation : transformateurs, chaufferie, chargeurs de batterie
- Par l'exploitation du site : manipulation des matières, travaux par points chauds, trafic PL sur site

Elle expose les modalités de réduction des potentiels de dangers :

- Risques d'explosion : locaux de charge, chaudière, conformes aux arrêtés ministériels qui les régissent
- Risques d'incendie : il est lié au stockage de matières combustibles. Le matériel mis en place est adapté au milieu environnant, un ensemble de mur et portes coupe-feu 2 heures permettront de limiter la propagation d'un incendie d'un local à l'autre, toutes les cellules seront équipées d'exutoires de fumée, le site disposera d'une réserve incendie de 900m³ équipée d'un surpresseur pour l'alimentation des poteaux incendie qui seront installés autour du bâtiment. La détection incendie sera assurée par la mise en place d'un système d'extinction automatique ; il sera mis en place un sprinklage sous toiture au niveau des cellules de stockage. Le tableau de conformité à l'arrêté ministériel du 13/04/2017 est joint en annexe au dossier.
- En ce qui concerne les risques de pollution, le sol des locaux sera en béton, les infiltrations donc peu probables.

Enfin l'étude récapitule les moyens de prévention et de protection (internes et externes) et l'estimation des coûts des mesures.

L'étude conclut « qu'au regard des dispositions constructives, de l'organisation prévue du futur site et des moyens de prévention mis en œuvre, ces risques sont donc jugés acceptables et aucun d'eux n'entraîne de létalité hors de l'établissement ».

3.3 Avis de la MRAE

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale a produit son avis en date du 17 mars 2023. Il est précisé que 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.

Les différents points à relever sont les suivants :

- Elle note avec intérêt un taux de couverture en panneaux photovoltaïques sur une surface d'environ 20 000 m² soit près de la moitié. Elle recommande toutefois la maximisation de cette implantation ;
- En ce qui concerne le transport et les nuisances associées, elle considère que l'évaluation environnementale aurait dû traiter des incidences de la création du giratoire au niveau de l'intersection RD 17/rue Denis Papin/RN10 et des aménagements du sens de circulation du pont de la RD 27.
- En ce qui concerne la thématique Air et Climat, elle recommande :
 - de justifier la représentativité des données et mesures présentées dans 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,
 - de proposer des mesures de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.
- En ce qui concerne la justification du choix retenu, elle recommande de compléter le dossier par une présentation de l'analyse des solutions de substitution évoquées dans le dossier.
- En ce qui concerne l'étude de dangers, elle recommande :
 - Que la Société Dubois S.A.R.L Terrassement et Transports prenne connaissance de l'emprise susceptible d'être affectée en cas d'incendie,
 - Que l'étude de dangers présente :
 - Les surfaces des RD 17 et 27 susceptibles d'être affectées et confirme l'acceptabilité du risque au regard du calcul de gravité
 - Les éventuelles zones ou les éventuels axes routiers impactés par une réduction de visibilité liée à l'opacité des fumées.

3.4 Réponse de Terra Nobilis 2

La S.A.S. TERRA NOBILIS 2 a produit, avec le cabinet DIAGOBAT, un mémoire en réponse le 06/04/2023 ; en résumé :

- Les incidences de la création du giratoire sur l'environnement : *« les parcelles concernées par les travaux ne présentent pas de sensibilité environnementale notable »*.... *« le projet de giratoire a été validé par les services de la DIRNO à la suite des différentes études menées par TERRA NOBILIS »*.
- En ce qui concerne la qualité de l'air, il est précisé que la démarche réalisée dans l'étude est conforme à la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières, qui sert ici de cadre de référence ;
- En ce qui concerne l'objectif de neutralité carbone, la Société reprend l'énumération des différentes dispositions prévues pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, parmi lesquelles : la végétalisation des parcelles, , les modes constructifs vertueux, les matériaux de réemploi bas carbone ou biosourcés, l'architecture bioclimatique, la mise en œuvre de panneaux photovoltaïques, l'encouragement à utiliser les modes de transport doux (co-voiturage : transports en commun), l'incitation des futurs exploitants à optimiser les chargements des poids lourds.
- En ce qui concerne la justification du choix retenu, le porteur du projet croit devoir préciser que la ZA de la Louveterie a été créée en 2009, dans le plan de dynamisation et de

revitalisation du Pays Dunois mis en place pour palier la fermeture de l'entreprise Flextronics. Le permis d'aménager, accordé en 2017 définissait un projet d'aménagement d'ensemble et la ZA avait été entièrement viabilisée dès l'obtention de l'autorisation de lotir. (Ce n'est pas Terra Nobilis qui a fait le choix de cet emplacement.)

- En ce qui concerne l'étude de dangers, La Société SARL DUBOIS sera contactée en phase de réalisation du projet ; enfin, l'étude complète les surfaces des RD 17 et 27 susceptibles d'être affectées et présente les éventuelles zones ou axes routiers impactés par une réduction de visibilité liée à l'opacité des fumées

4 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

4 - 1 : Organisation de l'enquête

Le Tribunal Administratif d'Orléans a désigné Mme Yvette CHAILLOU comme commissaire enquêtrice par décision n° E23000055/45 du 14 avril 2023.

L'enquête s'est déroulée sur 31 jours, du 15 mai au 14 juin 2023 inclus.

Le siège de l'enquête a été fixé à la mairie de Bonneval, commune d'implantation du projet.

Un dossier d'enquête ainsi que deux registres (un pour l'autorisation environnementale, un pour le PC) destinés à recevoir les observations du public y ont été déposés. Chacun pouvait prendre connaissance du dossier, sur place, à la mairie de Bonneval, aux jours et heures d'ouverture.

Le dossier était consultable sur le site de la Préfecture d'Eure-et-Loir, à l'adresse indiquée dans l'avis.

Les observations pouvaient être également adressées à la commissaire enquêtrice par courrier, en mairie de Bonneval, ainsi que par courriel à l'adresse électronique dédiée à la Préfecture d'Eure-et-Loir, indiquée dans l'avis.

4 - 2 : Publicité de l'enquête

L'information de la population a été effectuée par :

- L'insertion d'un avis d'enquête publique, sur demande des services de la Préfecture, dans la presse aux dates suivantes :
 - " L'Echo Républicain " : les 28 avril et 19 mai 2023,
 - "Horizons Eure-et-Loir" : les 28 avril et 19 mai 2023.
- L'affichage de l'avis d'enquête publique, réglementaire, à l'extérieur de la mairie et sur le panneau aux abords de l'installation ; il a été rajouté, à ma demande, deux autres panneaux sur la ZA de la Louveterie, bien visibles de la voie publique, notamment par les entreprises situées à proximité de la future plateforme logistique.
- La diffusion de l'information, sur ma proposition, à compter du 23 mai et jusqu'à la fin de l'enquête, sur l'application locale « Intra Muros ».

- 3 : Déroulement de l'enquête

Mme Yvette CHAILLOU, commissaire enquêtrice :

- S'est fait remettre le dossier auprès des Services de la Préfecture d'Eure-et-Loir (Mme Sevestre) le 24 avril 2023 à 14h30 à Chartres.
- A rencontré Monsieur Joël BILLARD, Président de la communauté de communes et Monsieur Eric JUBERT, Maire, le vendredi 12 mai 2023 en mairie de Bonneval, afin d'échanger sur le contexte et de finaliser l'organisation matérielle de l'enquête.



- A, ce même jour, en compagnie de Monsieur BILLARD, visité l'ensemble de la ZA de la Louveterie.
- A côté et paraphé les registres d'enquête et les pièces du dossier ce même vendredi 12 mai 2023.
- A assuré les permanences à la mairie de Bonneval aux dates et heures suivantes :
 - le lundi 15 mai 2023 de 14 h à 17 h,
 - le samedi 3 juin 2023 de 9 h à 12 h
 - le mercredi 14 juin 2023 de 14 h à 17 h,
- a vérifié la réalité de l'affichage sur les panneaux dans la commune, dans la presse et sur l'application « Intra Muros ».
- a clôturé le registre d'enquête le 14 juin 2023 à la fin de l'enquête publique,
- a établi et remis en mains propres, dans les bureaux de la mairie de Bonneval, à Monsieur Jean-Paul FRERET, Directeur Immobilier de la S.A.S Terra Nobilis 2, le procès-verbal de synthèse des observations recueillies le 19 juin 2023, auquel le responsable du projet a répondu le 26 juin 2023,
- a rédigé le présent rapport et ses conclusions motivées, qu'elle a remis aux Services de la Préfecture, Bureau des Procédures environnementales le 4 juillet 2023.

L'enquête s'est déroulée dans un climat particulièrement calme puisqu'aucune personne n'est venue me rencontrer ni consulter le dossier, ni porter d'observation sur les registres.

Il n'a été déposée aucune observation par courrier à mon intention en mairie ni par courriel sur le site dématérialisé en préfecture.

J'ai mis ce temps à profit pour étudier largement l'intégralité du dossier de PLU de la commune, mis à ma disposition par Mme Marcault, du service urbanisme.

5 - OBSERVATIONS ET MEMOIRE EN REPONSE

J'ai moi-même formulé 4 observations, que j'ai remises en mains propres à M. Jean-Paul FRERET, Directeur Immobilier de la S.A.S Terra Nobilis 2 le 19 juin en mairie de Bonneval. *Le PV de synthèse figure en annexe n°2 au présent rapport.* J'ai mis à profit cette rencontre pour échanger de vive voix sur l'ensemble du dossier, n'ayant pas jugé nécessaire de le rencontrer sur place au préalable. En effet, la qualité et la complétude du dossier m'ont constamment permis de trouver réponse à la plupart de mes interrogations. Par ailleurs, M. FRERET était facilement joignable par téléphone ou courriel.

Il convient de noter que, concernant la problématique des transports, la réponse à mes interpellations ne concerne pas seulement le porteur du projet mais, bien au-delà, les élus du territoire, voire du Département et les services de l'Etat.

Point 1 : Equipement du site :

Pour quelle raison n'est-il pas prévu d'implanter d'emblée des panneaux photovoltaïques sur l'ensemble de la toiture de l'entrepôt ?

Envisagez-vous, comme le suggère la MRAE, de maximiser l'implantation ?

Si oui, à quelle échéance ?

Réponse de l'exploitant :

Le porteur de projet a fait le choix d'indiquer dans son projet une surface de 30 % pour l'installation des panneaux solaires photovoltaïque en toiture. Cette surface est purement réglementaire. L'ensemble de la structure du bâtiment est prévu pour pouvoir supporter une installation à 100 % de la surface exploitable en panneaux solaires. Ainsi en fonction du développement de la plateforme et des évolutions réglementaires et économiques, il sera tout à fait possible d'augmenter la surface dédiée aux panneaux solaires.

A l'heure actuelle, le porteur de projet n'a pas d'échéance pour l'extension des 30 % de surface dédiée.

La Commissaire Enquêtrice prend acte. Le porteur du projet répond strictement aux objectifs de la loi n°2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat sans vouloir aller au-delà dans un 1^{er} temps.

Point 2 : Les mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre :

Concrètement, jusqu'où ira votre pouvoir d'incitation des futurs exploitants à optimiser les chargements des poids lourds ?

Qu'avez-vous pu déjà expérimenter dans ce domaine ?

Réponse de l'exploitant :

La problématique du chargement des poids-lourds est avant tout économique. L'impact sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) n'est qu'un co-bénéfice des mesures économiques visant à optimiser le chargement des poids-lourds.

Ainsi l'exploitant du bâtiment aura tout intérêt à optimiser au maximum ses chargements. Cela passe notamment par une optimisation des trajets en fonction des bâtiments logistiques alentours. Ces méthodes sont aujourd'hui très répandues chez les logisticiens et font partie d'une logique économique nécessaire.

La commissaire enquêtrice prend acte. Il se comprend aisément que le porteur du projet soit plus « en maîtrise » sur la partie « études préalables et construction » que sur la phase de fonctionnement, laquelle relève des futurs locataires.

Point 3 : La problématique des transports

Comment pensez-vous favoriser l'utilisation des transports en commun sur la zone alors que l'état initial démontre que l'offre de transports en commun sur la commune est relativement pauvre et que le site est relativement éloigné de ces rares possibilités de transport ?

Réponse de l'exploitant :

L'offre de transports en commun donnant accès à la zone d'activités de la Louveterie est inexistante. En effet, le seul pont permettant le franchissement de la N10 n'est pas accessible aux piétons ou inadapté aux modes actifs (vélos notamment). Il est donc nécessaire d'aménager ce pont (ou un autre) qui permettrait de relier la nouvelle zone au coeur de Bonneval par des moyens de circulation plus actifs (marche à pied, vélos, trottinettes, etc.).

Il apparaît aujourd'hui difficile d'aménager des accès et transports en commun en amont de l'aménagement de la zone, il est donc assez logique que l'offre actuelle soit relativement pauvre à inexistante.

Le porteur de projet, dans son étude de trafic (voir Annexe n°8 de la Pièce 8) présente néanmoins 2 aménagements qui permettraient d'améliorer la circulation globale, mais aussi des modes doux. Sont ainsi évoqués la mise en sens unique du pont permettant le franchissement de la D27 (un scénario par sens de circulation). Cela permettrait notamment aux modes actifs d'emprunter ce passage. Est également évoqué, et sera effectivement mis en place, la réalisation d'un giratoire au niveau de la N10. Il permettra de soulager le pont et permettra également la jonction entre les 2 côté de la N10.

Enfin, le porteur de projet se tient tout à fait disponible pour échanger avec l'administration et les sociétés de transports en communs, sur les besoins en termes d'accès de son installation.

La commissaire enquêtrice prend acte de la volonté de collaboration, sachant par ailleurs qu'un « plan mobilités » est en cours d'étude sur ce territoire.

Point 4 : La problématique des transports :

Le flux des camions n'empruntera vraisemblablement pas que la RN 10. Il utilisera aussi le réseau secondaire qui traverse des villages et des villes de moyenne importance. Ces infrastructures routières seront-elles redimensionnées en prévision de l'augmentation prévisible du trafic ?

Y aura-t-il des aménagements ou plans de circulation pour éviter la traversée du centre de petits bourgs ?

Le projet me semble impacter le territoire bien au-delà de celui de la seule Communauté de Communes du Bonnevalais.

Réponse de l'exploitant :

Au regard des surfaces mises en jeu par le projet, le bâtiment n'est pas destiné à alimenter les petits commerces de proximité, mais d'autres entrepôts ou de grands commerces tels que des hypermarchés ou des installations industrielles situées dans des zones d'activités. Le trafic généré par le site n'est donc pas destiné à passer dans les villages ou bourgs avoisinants. Son emplacement en accès direct à la N10 est donc tout à fait pertinent.

Une grande partie des poids-lourds générés par le bâtiment logistique est donc prévue sur la N10.

Afin d'optimiser le trafic sur la zone, il est prévu la réalisation d'un giratoire sur la N10. Le nouveau carrefour giratoire C7 autorisera tous les mouvements entre RN10, Papin et la RD17. Il permettra ainsi une desserte aisée des différentes zones de la Louveterie et des liaisons plus rapides entre Bonneval et la RN10. En effet, à l'heure actuelle, les usagers sont contraints de réaliser une boucle en passant sur le pont de la RD27 pour rejoindre Bonneval depuis la RN10 Nord ou pour se diriger depuis le centre de la commune vers la RN10 Sud en direction de Châteaudun.

Il est cependant possible qu'un certain nombre de véhicules puissent être amenés à traverser ces villages sans passer par les grands axes. Ceci impliquerait que la destination des PL ne soit alors pas très éloignée du bâtiment et entre ainsi dans une dynamique du dernier kilomètre. Dans ces conditions, les poids-lourds utilisés seraient de type Véhicules légers utilitaires ou camionnettes, et seraient destinés à de petites structures de proximités. Leurs impacts du point de vue sonore ou gaz d'échappement seraient alors bien moins importants que pour un poids-lourd traditionnel.

Avis de la Commissaire enquêtrice : la signalétique devra impérativement être parfaite afin de garantir la sécurisation de la circulation des véhicules, en évitant qu'ils empruntent des routes non dimensionnées à cet effet. On perçoit bien que la problématique soulevée interpelle, au-delà du porteur du projet, l'ensemble des élus et Services du secteur, qui devront rester vigilants.

Le conseil Municipal de la ville de Bonneval, appelé à émettre un avis dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête, a émis un avis favorable au projet dans sa séance du 27 juin 2023.

Le conseil de la Communauté de Communes du Bonnevalais a pour sa part, émis un avis favorable au projet dans sa séance du 22 juin 2023.

Fait à Chartres, le 4 juillet 2023,



Yvette CHAILLOU, Commissaire enquêtrice

Annexes jointes :

1. Arrêté préfectoral
2. Procès- verbal de synthèse des observations
3. Mémoire en réponse