



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur le projet de construction et l'exploitation d'une
plateforme logistique sur le territoire des communes
de La Chapelle-Saint-Ursin et de Morthomiers (18)
Autorisation environnementale
Permis de construire**

n°2021-2765

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

Conformément à la délégation qui lui a été donnée lors de la séance de la MRAe du 11 juin 2021 cet avis relatif à la construction et l'exploitation d'une plateforme logistique sur le territoire des communes de La Chapelle-Saint-Ursin et de Morthomiers (18) a été rendu par Sylvie BANOUN après consultation des autres membres.

Le délégataire 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.

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

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 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.

À 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.

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 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.

Enfin, une transmission de la réponse à la Dreal serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projet.

II. Contexte et présentation du projet

La société Ursimmo a déposé un dossier de demande d'autorisation environnementale¹ et un permis de construire² pour permettre la construction et l'exploitation d'une plateforme logistique sur le territoire des communes de La Chapelle-Saint-Ursin et de Morthomiers (18). Le terrain d'implantation s'étend pour l'essentiel au sud de la commune de La Chapelle-Saint-Ursin, au lieu-dit « Les Veullis » (pour 23 ha). Une petite partie (0,4 ha) à l'ouest se situe sur la commune de Morthomiers, au lieu-dit « Le grand Champ du Veully ».

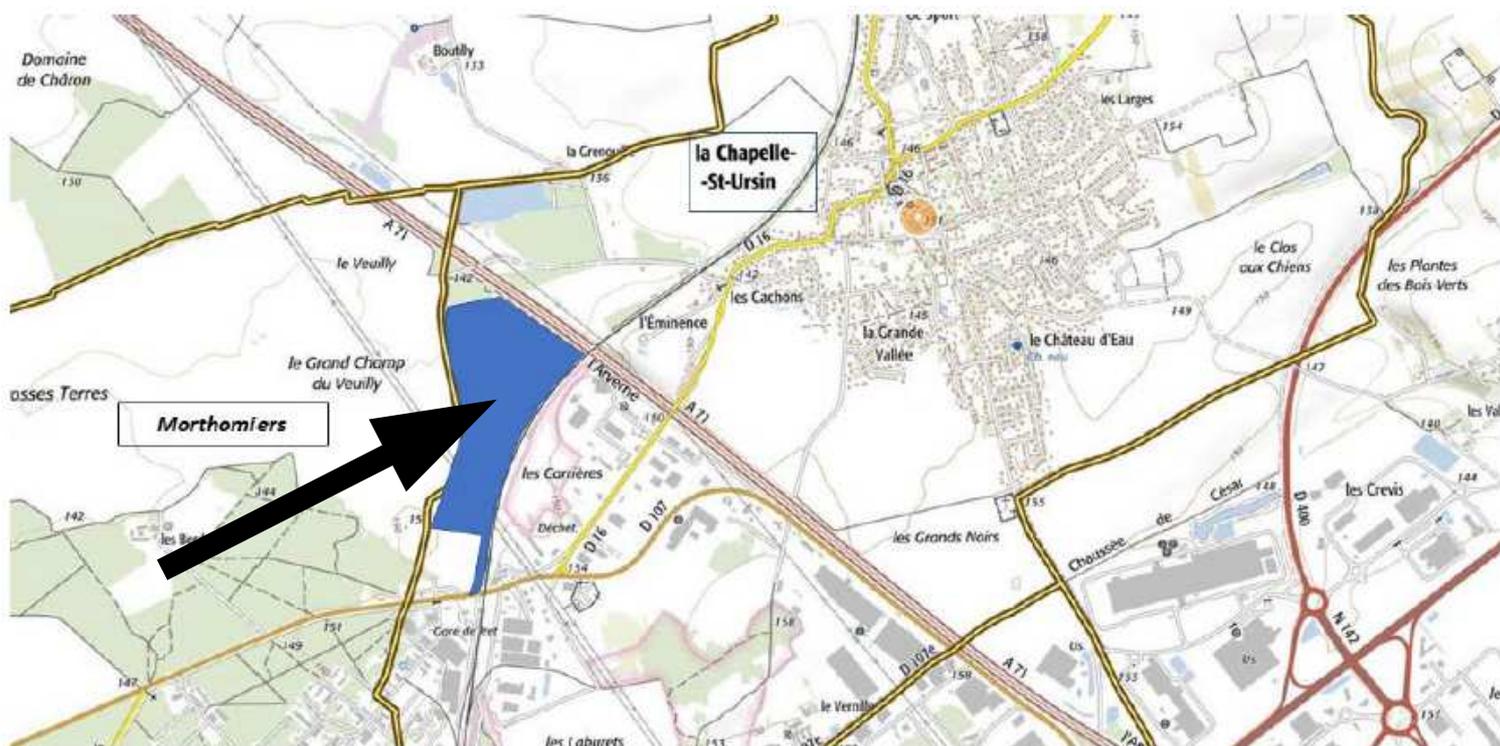


Illustration : carte de localisation (Source : note non technique, Page 6)

La plate-forme logistique, destinée au stockage de produits divers, aura une surface plancher d'environ 80 000 m², pour un volume de l'ordre de 1 070 000 m³. Elle sera constituée de 11 cellules (de surface comprise entre 1 500 m² et 12 000 m² et d'une hauteur de 14 m à l'acrotère).

La construction de la plate-forme s'accompagne de la création de voiries, de parkings et de bassins permettant l'infiltration des eaux pluviales. Le reste du terrain, soit environ 8,4 ha sera réservé aux espaces verts.

Le terrain d'assiette du projet est bordé :

- au nord par l'autoroute A71 qui longe la limite de propriété puis, au-delà, par des terres agricoles et quelques habitations isolées ;
- à l'est, par la voie ferrée puis, au-delà, par une zone industrielle et la réserve naturelle nationale des « Chaumes de Vernillet » ;
- au sud, par la société NEXTER ;
- à l'ouest, par des terres agricoles.

L'habitation la plus proche est un corps de ferme situé à environ 250 m au nord-est, de l'autre côté de l'autoroute.

1 Dossier déposé le 26 octobre 2019 et complété le 30 avril 2021.

2 Dossier déposé le 29 août 2019 et complété le 4 juin 2021.

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être affectés par le projet et leur importance au regard de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux les plus forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

Du fait de la nature du projet, les principaux enjeux environnementaux concernent :

- la consommation des espaces agricoles ;
- le trafic routier et les nuisances associées ;
- les nuisances sonores ;
- les risques technologiques (développés dans le chapitre VI « Étude de dangers »).

IV. Qualité de l'étude d'impact

Les études présentées dans le dossier comportent les éléments prévus par le code de l'environnement et couvrent les thèmes requis. Les enjeux environnementaux ont été correctement identifiés.

IV 1. Qualité de la description du projet

La partie consacrée à la description du projet présente l'ensemble de ses composantes, en particulier, elle précise l'emplacement des parties à construire ainsi que la répartition des installations au sein du bâtiment, notamment le nombre de cellules, leurs équipements mais également les zones de bureaux et les autres locaux relatifs au fonctionnement de chaque bâtiment.

Les enjeux environnementaux ont été clairement identifiés dans le dossier de demande d'autorisation remis par le pétitionnaire.

En vertu de l'article 1^{er} de l'arrêté ministériel du 5 février 2020 pris en application de l'article L. 111-18-1 du code de l'urbanisme, le projet n'est pas soumis à l'obligation de mettre en place des panneaux photovoltaïques. Néanmoins, le pétitionnaire prévoit de réaliser une étude sur la possibilité de mettre en place des panneaux photovoltaïques sur une partie de la toiture (étude d'impact, page 141), en application des dispositions de la loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat. Selon les résultats de l'étude, le pétitionnaire s'engage à respecter les dispositions techniques réglementaires relatives à l'exploitation de ces panneaux.

L'autorité environnementale constate que les plateformes logistiques ont souvent recours à la dérogation et ne recherchent pas systématiquement l'implantation de panneaux photovoltaïques en toiture. L'autorité environnementale encourage pour sa part la production photovoltaïque en toiture des entrepôts et rappelle que cet usage des toitures constitue une réponse à la règle 29 du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Centre-Val de Loire³ en matière de production d'énergies renouvelables et contribue à diminuer les coûts énergétiques du projet. Dès lors que cette

3 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.

implantation peut intervenir sans remettre en cause la maîtrise des risques, elle devrait selon l'autorité environnementale, être privilégiée.

IV 2 . Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales. La définition des aires d'études pour chaque thématique et les raisons de leur choix sont explicitées de manière attentive en préambule à l'état initial.

La consommation des espaces agricoles

Le terrain d'implantation est aujourd'hui une terre agricole cultivée (culture céréalière). Le développement du projet de la société Ursimmo va donc occuper une vingtaine d'hectares de terres agricoles. Situé dans le prolongement de la zone industrielle existante, le terrain est classé en zone AUB (zone d'urbanisation future) dans le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de La Chapelle-Saint-Ursin. Les terrains ont été laissés en culture dans l'attente du développement de projets

Le trafic routier et les nuisances associées

Le dossier présente les principaux axes routiers desservant le secteur et le trafic actuellement supporté par ces axes. Le terrain est longé par l'autoroute A71 au nord (18 000 véhicules/jour).

Le site est directement accessible par la route départementale RD16 puis la RD107 au sud. Avant réalisation de la plateforme, le trafic routier sur cet axe est de 2 825 véhicules/jour dont 4,95 % de poids-lourds, (données 2016 de la direction départementale des routes du Cher).

Le bruit

Le dossier comporte une étude acoustique couvrant les périodes diurne et nocturne, réalisée les 5 et 6 août 2019. Les mesures ont été effectuées en deux points des limites de propriété et deux points situés en zone à émergence⁴ réglementée (ZER)⁵ : à proximité du corps de ferme situé à environ 250 m au nord-est et d'habitations situées à 650 m au sud-ouest.

Cette étude présente bien l'état actuel des niveaux sonores de la zone sans l'activité projetée. Les mesures réalisées correspondent à un environnement calme, de jour comme de nuit (LAeq⁶ respectivement entre 37 et 44,5 dBA et 35 et 45,5 dBA), sauf au niveau du point LP2 situé dans la zone artisanale et influencé par le trafic de l'autoroute (LAeq de 60 dBA).

-
- 4 Modification temporelle du niveau ambiant induite par l'apparition ou la disparition d'un bruit identifié.
 - 5 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...).
 - 6 Pression acoustique continu pondéré A.

IV 3. Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs importants

La consommation des espaces agricoles

Le terrain d'assiette est constitué de terres agricoles offrant une biodiversité très limitée et un faible potentiel agronomique. Les conséquences de la consommation de cette surface agricole sont définies comme faibles pour l'exploitant et faibles à nulles pour la filière locale (impacts directs et indirects).

Bien qu'il justifie le choix du site par la surface des terrains disponibles dans une zone, la facilité d'accès au réseau routier, et le bassin d'emploi disponible, le dossier ne procède pas à un examen de réelles « solutions de substitution raisonnables » sur des parcelles ou un site distinct comme l'article R. 122-5 alinéa 7 en fait obligation, notamment en identifiant des espaces déjà artificialisés (friches, etc.).

En application de la réglementation, la société Ursimmo s'est engagée à compenser cette perte de terrain agricole en finançant un projet de production et de transformation de fruits rouges (étude d'impact, page 135). Le dossier a reçu un avis favorable de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) le 17 août 2020. L'exploitant s'est engagé à mettre en œuvre cette mesure avant la mise en exploitation du site.

Le trafic routier et les nuisances associées

Le trafic routier qui sera généré par les activités logistiques du projet est évalué à 260 camions par jour (à ajouter aux rotations des 200 employés). Une étude de trafic a été réalisée pour ce projet en juin 2019. Le dossier compare (en pages 87 et 101 de l'étude d'impact), l'impact du trafic sur la réserve de capacité des giratoires aux heures de pointe du matin et du soir sans la prise en compte du trafic induit par le projet et avec la prise en compte du trafic induit par le projet.

Il en résulte que l'impact du trafic routier sur les axes du secteur est faible et ne devrait pas perturber de façon significative les déplacements.

L'étude du risque sanitaire associé au trafic routier cite les références scientifiques et techniques appropriées et est exposée de manière structurée et cohérente. Elle indique que les risques sur la santé dus à l'activité de logistique sont principalement liés au trafic routier local des véhicules transitant par le site et aux émissions dans l'atmosphère de la chaudière et du groupe électrogène de secours. Le dossier comprend une estimation des émissions journalières des camions liés à l'exploitation (6,4 kg de NO_x⁷ jour et 0,16 kg de PM⁸/jour à l'horizon 2025). Néanmoins, le dossier n'évalue pas concrètement les incidences du projet sur la santé et l'évaluation des émissions des camions aurait nécessité d'être réalisée sur l'ensemble des trajets.

Le dossier indique également les éléments de réduction de l'impact des émissions de polluants mais aussi de gaz à effet de serre, d'une part sur l'aspect sensibilisation du personnel aux alternatives de transport (transport en commun, télétravail, véhicules électriques...) et d'autre part sur l'aspect réduction des émissions du trafic routier des camions (utilisation de camions respectant les

7 Les oxydes d'azote NO et NO₂ sont des polluants atmosphériques, ils sont regroupés sous le terme « NO_x ».

8 L'appellation « PM₁₀ » désigne les particules dont le diamètre est inférieur à 10 µm, Le diamètre des particules fines PM_{2.5} est lui inférieur à 2.5 µm.

normes les plus récentes et arrêt des moteurs lors des périodes d'attente).
L'étude ne présente pas de propositions précises de compensation des émissions pour le site projeté.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des propositions de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050⁹.

Le bruit

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

L'étude d'impact acoustique prévisionnelle a permis de caractériser le niveau de bruit ambiant projeté en limite de propriété et en zone à émergence réglementée, sur la base d'hypothèses de trafic et de niveaux sonores résiduels mesurés sur place. Les mesures de bruit réalisées autour du site montrent des niveaux de bruit relativement faibles, de jour comme de nuit, sauf au niveau d'un point situé dans la zone artisanale et influencé par le trafic de l'autoroute A71. Afin de réduire cet impact, l'étude préconise la mise en place d'un écran acoustique entre la voie d'accès et la voie ferrée. L'exploitant s'engage à réaliser une analyse des niveaux sonores représentative de l'activité une fois le projet réalisé et à mettre en place les mesures correctives éventuellement nécessaires en cas de nuisances sonores pour les riverains.

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

Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le dossier présente de manière satisfaisante les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de La Chapelle-Saint Ursin et avec le projet de PLU intercommunal de Bourges Plus. La compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Loire-Bretagne en vigueur est bien prise en compte dans le dossier. Il en est de même de la compatibilité du projet avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Yèvre-Auron.

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 économiques ou industrielles, tel que prévu par le pétitionnaire.

9 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.

Insertion du projet dans son environnement

L'inventaire des zonages en matière de milieux naturels est correctement mené. Le dossier conclut de façon correcte à l'absence d'incidence sur l'état de conservation des zones Natura 2000¹⁰. Le projet, implanté sur des parcelles actuellement en exploitation, aura un impact faible sur la faune et la flore locale.

Toutefois l'autorité environnementale constate que le dossier ne présente pas de plan de gestion des espaces paysagers sur plusieurs années visant à garantir le maintien d'un couvert végétal suffisamment dense pour garantir l'intégration paysagère des futurs bâtiments.

VI. Étude de dangers

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts. Les risques associés à l'activité de stockage et ceux liés aux installations connexes ont bien été analysés et sont clairement caractérisés. Cette analyse prend en compte les risques intrinsèques à certaines substances ou produits susceptibles d'être présents au sein de l'installation.

Les scénarios d'incendie d'une cellule de stockage font l'objet d'une analyse approfondie des effets thermiques, toxiques et de perte de visibilité. L'étude montre que les effets thermiques dus à l'incendie d'une cellule ne sortent pas des limites de propriété du site. 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 présente également une étude de dispersion des fumées de combustion susceptibles d'être produites lors d'un incendie et conclut que le risque de perturber de manière significative la visibilité aux alentours du projet est faible. 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.

L'entrepôt projeté sera construit en dehors du zonage du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de l'entreprise Nexter. L'entrée du terrain du projet se trouve néanmoins dans une zone du PPRT pour laquelle la création de voiries de desserte des établissements situés à proximité de la société Nexter est toutefois autorisée.

VII. Résumés non techniques

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

10 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

VIII. Conclusion

Le contenu des études d'impact et de dangers relatives au projet de construction et l'exploitation d'une plate-forme logistique est proportionné aux incidences et aux risques présentés par la carrière compte tenu de son environnement. Les impacts principaux sont correctement identifiés et clairement présentés. Le dossier prend en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés.

L'autorité environnementale encourage la production photovoltaïque en toiture des entrepôts et rappelle que cet usage des toitures constitue une réponse à la règle 29 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 privilégiée.

Une recommandation figure dans le corps de l'avis.

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

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

	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	+	Le site ne présente aucun enjeu écologique majeur. La culture intensive céréalière effectuée sur ce site n'a pas favorisé le développement d'une biodiversité remarquable. Les espaces présentant un enjeu modéré sont en périphérie du site et ne seront pas touchés directement par le projet. Concernant la faune, les travaux de terrassement seront menés en dehors de la période de reproduction des oiseaux. La zone arbustive située à l'entrée du site sera préservée, exception faite de la zone nécessaire à la mise en place de l'écran acoustique.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	+	Voir corps de l'avis. Le dossier démontre l'absence d'impact significatif sur les espèces et les habitats ayant conduit à la désignation des sites Natura 2000 à proximité, ainsi que sur l'intégrité du réseau Natura 2000 dans son ensemble. Le diagnostic réalisé montre l'absence de zone humide sur le secteur d'étude.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	0	Le dossier précise qu'aucun réservoir de biodiversité ou corridor écologique n'a été mis en évidence par la trame verte et bleue régionale sur l'aire d'étude immédiate ou à proximité.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	+	Le dossier indique que le projet induira une faible consommation d'eau potable. Le projet ne prévoit pas de rejets d'eau de process. Les eaux pluviales et domestiques seront traitées respectivement par un déboureur-déshuileur et par un système autonome, avant infiltration et rejet dans un fossé de l'autoroute.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+	Le dossier indique que le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection d'un captage d'eau potable.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	+	Les consommations énergétiques du projet sont liées au fonctionnement des bâtiments, notamment pour leur chauffage et leur éclairage. Les solutions retenues pour limiter ces consommations sont adaptées et le dossier précise que la mise en place de panneaux photovoltaïques sera étudiée.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) et adaptation au dit changement	++	Voir corps de l'avis.
Sols (pollutions)	+	Des dispositifs de rétention adéquats sont prévus pour recueillir les eaux résultant d'un éventuel incendie.
Air (pollutions)	+	Le dossier justifie de façon satisfaisante que le fonctionnement de la chaudière et des groupes électrogènes de secours de la plate-forme logistique engendrera peu de pollution atmosphérique.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...)	+	Le dossier précise que le projet n'est pas situé dans une zone exposée aux risques naturels.

Risques technologiques	++	Voir corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier identifie les déchets produits par le projet, les filières d'élimination et de valorisation des déchets.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	++	Voir corps de l'avis.
Patrimoine architectural, historique	0	Le dossier précise qu'aucun site classé n'est recensé à proximité immédiate du projet.
Paysages	+	Le projet s'inscrit dans la continuité des constructions existantes.
Odeurs	0	Le dossier précise qu'aucune installation susceptible de générer des émissions olfactives n'est envisagée sur le site.
Émissions lumineuses	+	Les émissions lumineuses prévues par le projet restent limitées.
Trafic routier	++	Voir corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	+	Le dossier précise que le site ne sera accessible que par voie routière.
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. Le dossier indique que l'impact sur la santé humaine est liée aux rejets atmosphériques des camions.
Bruit	++	Voir corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	0	

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné