



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 la société GLP CDP France Holdco  
pour l'exploitation d'un entrepôt de stockage  
de matières combustibles non dangereuses  
située sur le territoire de la commune d'Autrèche (37)  
Autorisation environnementale  
Demande de permis de construire**

n°2022-3529

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

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 18 mars 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de la société GLP CDP France Holdco pour l'exploitation d'un entrepôt de stockage de matières combustibles non dangereuses située sur le territoire de la commune d'Autrèche (37).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Le COZ, Jérôme DUCHENE 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.

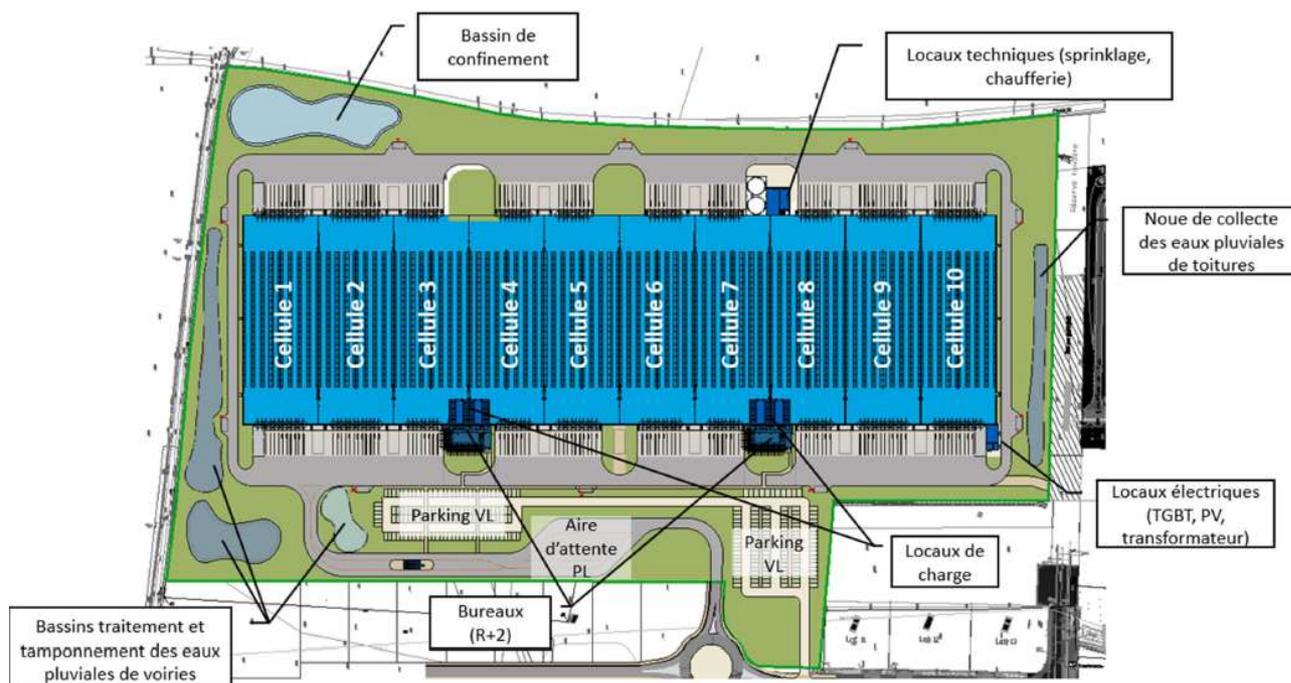
Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation 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 Dreal 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.





*Plan de masse du projet (source : résumé non technique de l'étude d'impact, page 4)*

L'autorité environnementale note de façon positive que le pétitionnaire prévoit d'implanter des panneaux photovoltaïques en toiture des dix cellules conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 5 février 2020 et s'engage à respecter les dispositions réglementaires relatives à l'exploitation de ces panneaux.

D'après les éléments du dossier, l'exploitation est prévue du lundi au vendredi de 7h à 18h, exceptionnellement de 5h à 22h.

### **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 en l'espèce. Il en permet une hiérarchisation. Les enjeux les plus forts sont développés dans l'avis.

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

- le trafic routier et les nuisances associées ;
- les nuisances sonores ;
- l'impact sur la biodiversité ;
- les risques technologiques (développés dans le chapitre VI « Étude de dangers »).

### **IV. Qualité de l'étude d'impact**

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

#### ***IV 2. Description de l'état initial***

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales.

### Le trafic routier et les nuisances associées

Le dossier mentionne les principaux axes routiers desservant le secteur et le trafic actuellement supporté par les principaux axes : l'autoroute A10 (500 m au nord du site) et la route départementale RD31 (270 m à l'ouest du site). Le site est directement accessible par la rue des Charmes via le rond-point de la ZAC. Le dossier (annexe 10 à l'étude d'impact, page 17) restitue le trafic moyen journalier sur les axes routiers desservant le site sur la carte ci-dessous.



Voies d'accès et trafic sur ces axes (source : annexe 10 à l'étude d'impact, page 17)

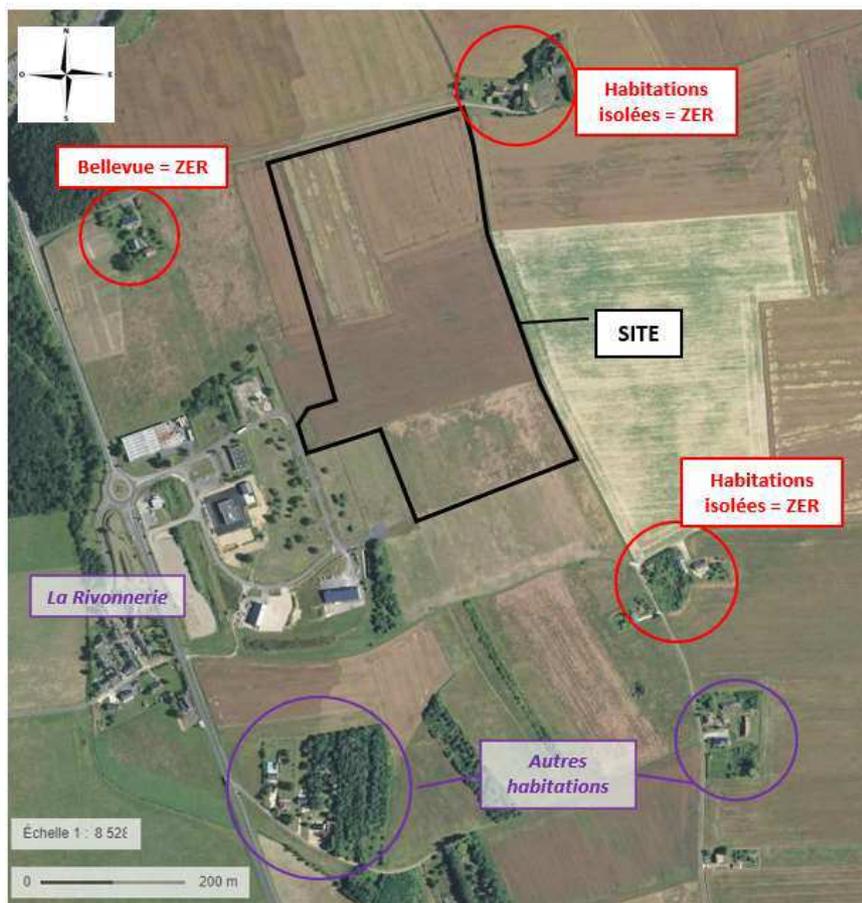
L'étude d'impact caractérise également l'état de pollution de l'environnement par l'intermédiaire des stations de mesure Lig'Air les plus proches (Tours – La Bruyère et Tours – Pompidou, respectivement à 10 et 19 km du projet). Elle précise l'évaluation sur la période 2017-2019 des oxydes d'azote, de l'ozone, des PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> et monoxyde de carbone. Au vu du bilan annuel 2020 de la qualité de l'air sur la commune d'Autrèche, l'étude mentionne que la qualité de l'air dans la commune est plutôt bonne. Les moyennes annuelles des concentrations en PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub> sont en deçà des valeurs cibles et limites réglementaires.

### Le bruit

Le dossier comporte une étude acoustique en période diurne et nocturne réalisée sur site en septembre 2021. Les mesures ont été effectuées en deux points des limites de propriétés et trois points en zone à émergence<sup>3</sup> réglementée<sup>4</sup> (ZER, au niveau de la ferme de Bellevue à l'ouest, des habitations isolées au nord-est et des habitations isolées au sud-est).

<sup>3</sup> L'émergence est une modification du bruit ambiant induite par l'apparition ou la disparition d'un bruit particulier.

<sup>4</sup> 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...).



*Localisation des ZER (source : étude d'impact, page 145)*

Cette étude présente l'état actuel des niveaux sonores de la zone sans l'activité projetée. Le site du projet n'est pas localisé dans un secteur affecté par le bruit d'une des infrastructures bruyantes recensées à proximité (A10 et RN10 notamment). Elle met en évidence (étude d'impact page 145 et suivantes) un environnement sonore calme, marqué par l'influence de l'A10 et de la N10/D31 avec des valeurs allant de 37,5 à 54,5 dB(A).

### La biodiversité

L'état initial du projet s'appuie sur des données d'inventaires réalisés à des périodes et selon des protocoles permettant l'observation de la faune, de la flore et des milieux.

Des investigations écologiques ont été réalisées avec plusieurs passages au cours de l'année 2021 pour inventorier les habitats naturels, la flore et la faune rencontrés. Les principales espèces de chaque inventaire sont listées dans l'étude d'impact et le statut de protection est indiqué.

L'étude recense un seul type d'habitat et qui présente un faible enjeu : des friches herbacées. L'étude précise que l'intérêt faunistique de l'emprise projet repose essentiellement sur son potentiel ornithologique, lié à la présence de quelques espèces patrimoniales et protégées à reproduction potentielle, considéré comme un enjeu faible au regard du degré de patrimonialité considéré.

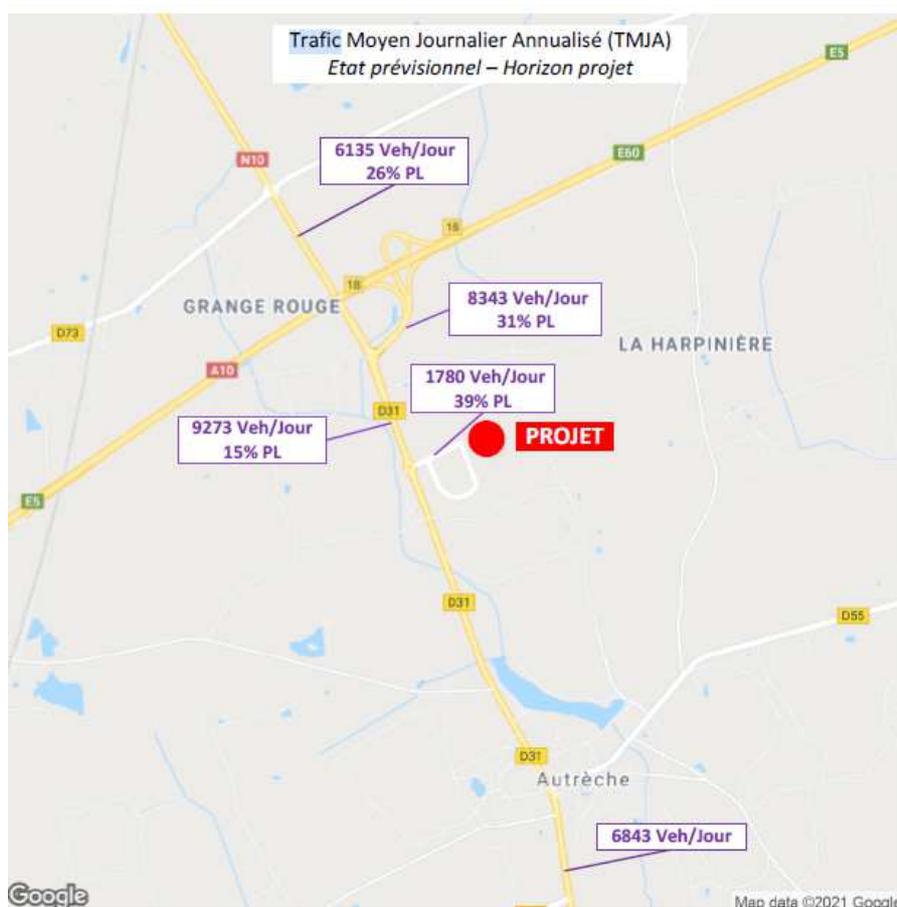
### IV 3. Effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser

#### Le trafic routier et les nuisances associées

L'étude d'impact évalue le trafic routier total généré à :

- 340 poids lourds par jour (soit 680 mouvements par jour) ;
- 250 véhicules légers (soit 500 mouvements par jour).

Le dossier (annexe 10 à l'étude d'impact, page 32) présente le trafic moyen journalier prévisionnel après réalisation du projet sur les axes routiers desservant le site. Le trafic représentera une augmentation de l'ordre de 10 % (9273 véhicules par jour) sur la RD31. Il sera triplé (1780 véhicules par jour) sur la rue des Charmes (accès dédié de la zone d'activités). Sur les autres axes routiers l'impact du projet sur le trafic sera limité. Néanmoins, une saturation de la sortie du péage est attendue. L'étude précise que l'augmentation du trafic sur la rue des Charmes impliquera des croisements de poids-lourds alors que la largeur de cette route (6 m) ne le permet pas. L'étude indique que des mesures sont déjà prévues à l'échelle de la ZAC pour élargir la voie et la création d'un giratoire au débouché du diffuseur de l'A10 est évoquée. Le dossier mentionne également que le projet prévoit un accès dédié aux poids-lourds depuis le rond-point d'accès situé à l'ouest sur la rue des Charmes.



Trafic moyen journalier sur les axes desservant le projet en exploitation  
(source : annexe 10 à l'étude d'impact, page 32)

**Compte tenu de l'augmentation du trafic et du risque de saturation du péage au niveau de l'A10, l'autorité environnementale recommande, pour des raisons de sécurité, de mettre en œuvre les adaptations du réseau routier avant le début d'exploitation de l'entrepôt.**

L'étude présente les émissions atmosphériques générées par le trafic des véhicules induit par le projet et compare cette évaluation avec les émissions atmosphériques recensées en 2018 sur la zone d'étude (Communauté de Communes du Castelnaudais). Les émissions associées au trafic routier du projet représenteront moins de 1,8 % des émissions atmosphériques sur la zone d'étude. Le dossier indique que des mesures de limitation seront prises telles que la circulation à vitesse réduite sur le site et l'arrêt des moteurs lors des chargements/déchargements.

Le dossier n'évalue cependant pas quantitativement les émissions globales de gaz à effet de serre et ne propose pas de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

**L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des propositions de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050<sup>5</sup>.**

L'étude du risque sanitaire, détermine les sources (trafic routier, chaudière), les enjeux, les voies d'exposition ainsi que la caractérisation des risques. Elle conclut à un risque sanitaire non significatif au vu de l'activité du site et de l'environnement existant.

#### 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 deux points des limites du site et en trois points en zone à émergence réglementée sur la base d'hypothèse de trafic et des équipements techniques qui seront installés. Cette modélisation acoustique montre que les niveaux sonores en limite de propriété en périodes de jour et de nuit ainsi que les émergences sonores en zones à émergence réglementée seront inférieurs aux valeurs limites réglementaires.

L'exploitant s'engage à réaliser une analyse des niveaux sonores représentative de l'activité une fois le projet réalisé.

#### La biodiversité

Diverses mesures d'évitement et de réduction, pertinentes et adaptées, sont prévues :

- l'adaptation du calendrier des travaux en dehors de la période de mi-mars au 1<sup>er</sup> septembre ;
- le suivi du chantier par un écologue et/ou un coordinateur environnement ;
- des plantations à vocation écologique et paysagères au sein de l'emprise du projet,
- le suivi des espèces floristiques et faunistiques l'année suivant la fin des travaux, puis tous les deux ans.

Les impacts résiduels du projet pour l'avifaune sont considérés comme très faibles à négligeable.

---

5 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.

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

### **Insertion du projet dans son environnement**

La localisation retenue est justifiée par l'accessibilité via un axe autoroutier, la présence d'une ZAC déjà existante et la création d'emplois. Le dossier ne procède pas à un examen de solutions et de substitution raisonnables sur un site distinct.

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

Des photomontages présentent l'insertion paysagère du projet dans l'environnement. Le dossier précise les mesures d'insertion paysagère prévues, notamment des espèces locales, des merlons paysagers ainsi que des noues de phytoremédiation.

Le projet est pas concerné par la réalisation d'une étude préalable de compensation agricole au vu des dispositions du décret du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation. Le projet s'implante dans la ZAC porte de Touraine pour laquelle l'étude a déjà été réalisée. La commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) a rendu le 27 juillet 2020 un avis favorable sur la compensation collective agricole (avis en annexe 3 de l'étude d'impact). Des mesures d'évitement et de réduction ainsi que des mesures compensatoires sont ou seront mises en œuvre à l'échelle de la ZAC.

### **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 dossier indique que le projet est situé en zone 1AUyz du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) du Castelrenaudais qui correspond à une zone à urbaniser, à destination dominante d'activités économiques.

Le dossier traite de la prise en compte du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Loire-Bretagne 2015-2021.

### **Remise en état du site**

En cas d'une mise à l'arrêt définitif ou d'un transfert de l'installation, les mesures proposées par l'exploitant dans le cadre du réaménagement du site après cessation d'activité sont adéquates et compatibles avec une implantation d'activités économiques ou industrielles.

## **VI. Étude de dangers**

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

Les scénarios d'incendie de plusieurs cellules de stockage font l'objet d'une analyse approfondie des effets thermiques, toxiques et de perte de visibilité.

L'étude montre que les zones d'effets létaux<sup>6</sup> liées aux flux thermiques ne sortent pas des limites de propriété du site. Les flux de 3 kW/m<sup>2</sup> (correspondant aux effets irréversibles<sup>7</sup>) dépassent les limites de propriété au nord (chemin rural et parcelle agricole) et au sud (zone de non aedificandi de la ZAC). L'information de la communauté de communes du Castelrenaudais a été réalisée par l'exploitant.

S'agissant des émissions toxiques liées aux fumées d'incendie, l'étude conclut à l'absence de conséquences irréversibles à hauteur d'homme. Le dossier indique que la dispersion des fumées de combustion susceptibles d'être produites lors d'un incendie pourraient occasionner une perte de visibilité au niveau de l'autoroute A10 à environ 500 m au nord du site. Une procédure sera mise en place pour prévenir le concessionnaire autoroutier en cas de départ de feu.

**L'autorité environnementale recommande que la procédure permettant l'information du concessionnaire autoroutier en cas de départ de feu soit effective avant le début d'exploitation de l'entrepôt.**

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.

## **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. Toutefois, le résumé non technique de l'étude d'impact est traité en tableaux ce qui rend sa lecture peu aisée.

## **VIII. Conclusion**

Le contenu de l'étude d'impact et de l'étude de dangers du projet de création de la plateforme logistique de la société GLP CDP France Holdco à Autrèche est en relation avec l'importance des effets et des risques engendrés par l'installation compte tenu de son environnement. Les impacts principaux sont correctement identifiés et clairement présentés.

Il conviendra cependant de veiller à mettre en œuvre les adaptations des infrastructures routières au plus tôt au regard des incidences en matière de sécurité routière et des risques de saturation. De plus, une information de la société concessionnaire de l'autoroute A10, susceptible d'être atteinte par les effets d'un sinistre, doit être prévue.

Quatre recommandations figurent dans le corps de l'avis.

---

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

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

## 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	+	Le dossier précise que le projet n'est implanté dans aucune zone protégée, ni situé à proximité immédiate de telles zones. Le site Natura 2000 la plus proche est « Vallée de la Loire d'Indre-et-Loire » qui se trouve à 10 km au Sud du projet.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	+	La zone d'étude n'est concernée par aucun réservoir de biodiversité, ni par aucun corridor de déplacement.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	+	Le dossier précise que la consommation d'eau potable s'élèvera à environ 2 360 m³. Les eaux pluviales polluées seront collectées vers des bassins plantés phyto-épuration pour traitement avant rejet dans le bassin de rétention des eaux pluviales de toitures, puis dans le réseau eaux pluviales de la ZAC.
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)	+	Le dossier mentionne que le projet consommera principalement de l'électricité, du propane (chauffage de l'entrepôt) et du fioul dans une moindre mesure.
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 n'est pas situé en zone inondable et le risque sismique est de niveau très faible.
Risques technologiques	++	Voir corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier identifie les déchets produits, 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	+	Le site est localisé en dehors de tout périmètre de protection des monuments historiques.
Paysages	+	Le projet est implanté dans une ZAC et s'inscrit dans la continuité des constructions existantes.
Odeurs	+	Le dossier précise qu'aucune installation susceptible de générer des émissions olfactives n'est envisagée sur le site.
Émissions lumineuses	+	Les émissions lumineuses restent modérées.
Trafic routier	+++	Voir corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes actifs)	+	Le dossier précise que le site ne sera accessible que par voie routière.
Sécurité et salubrité publique	+	Le projet prévoit des mesures adaptées en matière de sécurité.
Santé	++	Voir corps de l'avis.
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