



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale  
CENTRE - VAL DE LOIRE

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

**Avis**  
**sur le projet de plateforme logistique**  
**de la société Axtom Promotion**  
**située sur le territoire de la commune de Bléré (37)**  
**Autorisation environnementale**  
**Permis de construire**

N°MRAe 2024-4554

## PRÉAMBULE

Conformément à la délégation qui lui a été donnée lors de la séance du 17 mai 2024 cet avis a été rendu par Corinne LARRUE, après consultation des autres membres de la MRAe.

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.

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

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

Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il a été transmis par le porteur de projet. Cette précision vaut pour l'ensemble du document et ne sera pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaîtra dans le corps de l'avis.

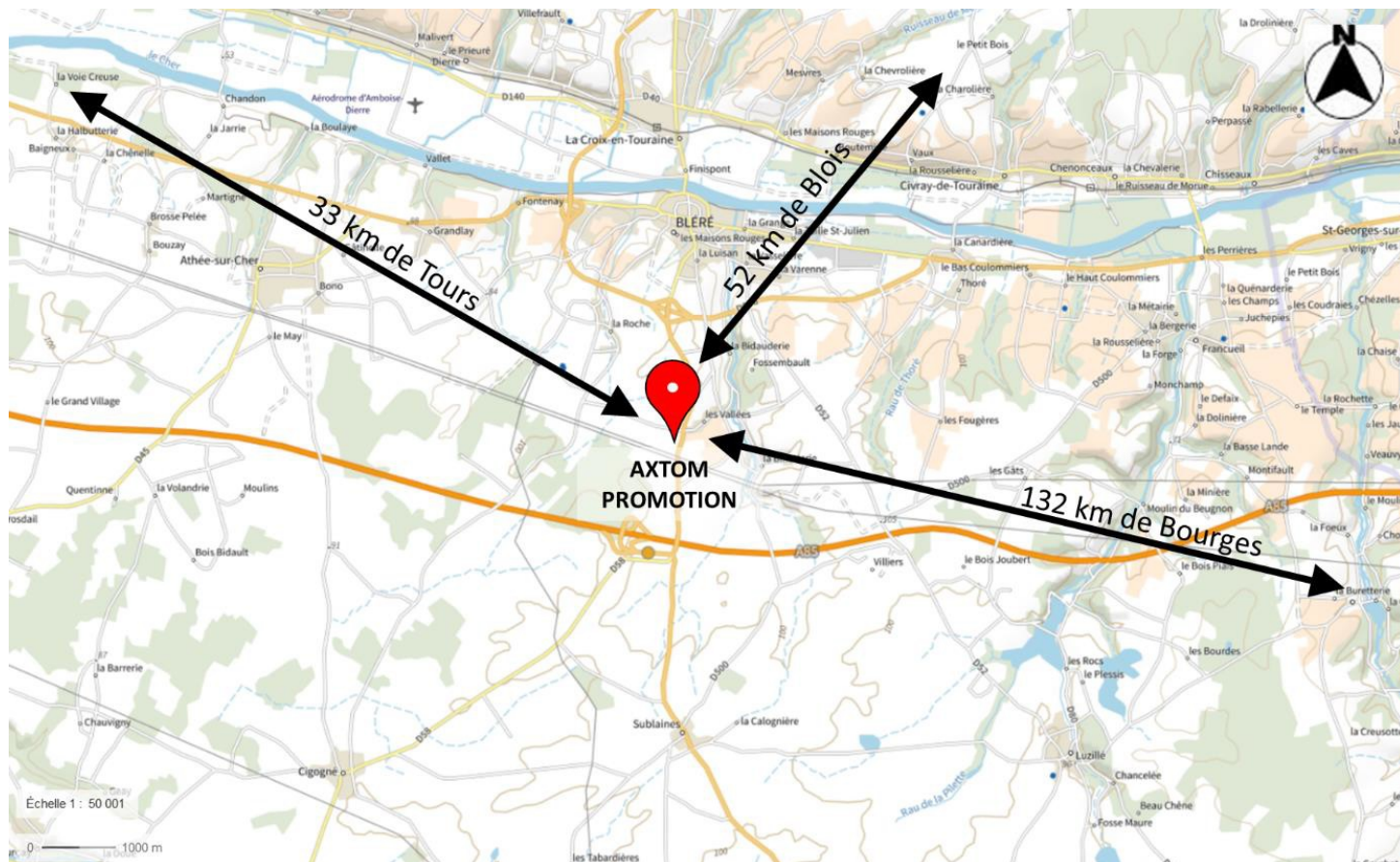
Il convient de noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique et jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

En outre, une transmission de la réponse à la Mission régionale d'autorité environnementale serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par les porteurs de projet.

# 1. Contexte et présentation du projet

La société Axtom Promotion a déposé<sup>1</sup> un dossier de demande d'autorisation environnementale pour la construction et l'exploitation d'une plateforme logistique sur la commune de Bléré dans le département d'Indre et Loire (37).

La surface totale du terrain d'emprise du projet est d'environ 9 ha<sup>2</sup>. Ce projet est situé sur la Zone d'aménagement concerté (ZAC) Sublaines-Bois Gaulpied quelques kilomètres au sud de la commune de Bléré, à mi-chemin entre le Cher et l'autoroute A85.



*Localisation du projet (source : résumé non technique, page 3)*

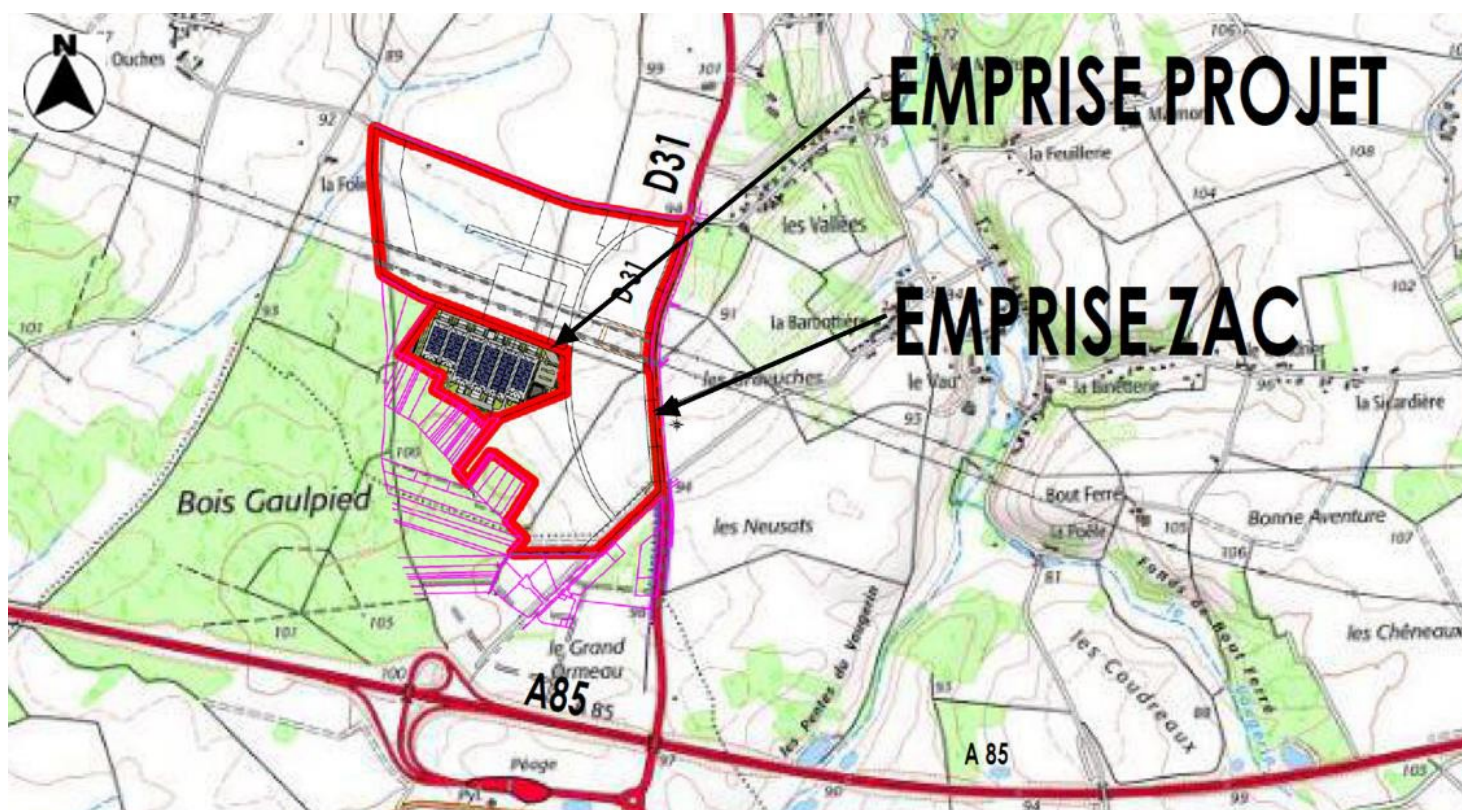
L'environnement immédiat du projet est constitué :

- au nord, par la ZAC de Sublaines – Bois Gaulpied, aujourd'hui des terrains agricoles ;
- à l'est, par la ZAC de Sublaines – Bois Gaulpied, aujourd'hui des terrains agricoles ;
- au sud, par le Bois Gaulpied ;
- à l'ouest par le Bois Gaulpied.

1 Dossier déposé le 23 décembre 2023, complété le 29 mars 2024.

2 Les parcelles concernées par le projet sont les parcelles n°50, 65 et 69 de la section YV.





*Localisation du projet au sein de la ZAC (source : résumé non technique, page 4)*

La plateforme logistique est destinée à accueillir des produits combustibles (papiers, bois, cartons, matières plastiques et alcools de bouche). La plateforme d'un volume total d'environ 583 000 m<sup>3</sup> sera composée de 6 cellules d'une surface totale d'environ 44 000 m<sup>2</sup>.

Le reste du site sera occupé par des bureaux et locaux sociaux, des locaux techniques, des bassins et des espaces verts.

Le personnel affecté aux activités d'entreposage pourra être présent de façon modulaire en fonction de l'activité, 24h/24, 7j/7. Le personnel des bureaux travaillera selon des horaires réguliers sur une plage s'étalant entre 08h00 et 18h00.

Le trafic routier se fera majoritairement sur des plages de 06h00 à 19h00. Les circulations hors de cette période seront rares. L'activité de l'entrepôt hors de ces plages sera dédiée à la préparation et ne devrait entraîner aucune circulation de camions.

Les habitations les plus proches sont situées à 450 m au nord-est du site.



## 2. 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 ci-après.

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

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

## 3. Qualité de l'étude d'impact

Les études présentées dans les dossiers de demande d'autorisation environnementale comportent les éléments prévus par le code de l'environnement et couvrent l'ensemble des thèmes requis. Les enjeux environnementaux ont été clairement identifiés dans les dossiers de demande d'autorisation remis par le pétitionnaire.

### 3.1 Le transport

Le dossier présente les principaux axes routiers desservant le secteur et le trafic actuellement supporté par les principaux axes : l'autoroute A85 et la route départementale RD31 et selon une étude les données publiées par le conseil départemental d'Indre-et-Loire, le trafic actuel se répartit ainsi qu'il suit :

- sur la RD 31 : 8 514 véhicules par jour ;
- sur l'A85 : 13 800 véhicules par jour.

L'étude mentionne les flux de véhicules générés par le projet. Il est notamment prévu la circulation de 150 poids lourds par jour et 150 véhicules légers par jour.

Les effets sur le trafic routier avaient été estimés dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC, en fonction de la superficie de celle-ci, en utilisant les ratios habituellement observés sur les zones d'activités du même type (hypothèse haute, à terme, une fois la totalité du parc occupé).

Actuellement, le trafic se répartit ainsi :

- 500 véhicules par jour pour le lotissement de Sublaines ;
- 1500 véhicules par jour pour la ZAC de Bléré.

Soit 2000 véhicules par jour dont environ 20 à 30 % de poids-lourds.



La répartition de ces trafics globaux sur les voies menant à la zone d'activités peut être estimée comme suit :

- 60 % des flux empruntant la RD 31 en direction du sud (l'essentiel de ce trafic se retrouvera sur l'A85, soit environ 1200 véhicules par jour, on note qu'une grande partie des poids-lourds sera concerné par cette direction ;
- 30 % des flux empruntant la RD 31 en direction du nord (vers Bléré et la vallée du Cher) ; soit environ 600 véhicules par jour ;
- 5 % des flux sur la VC 10, soit une centaine de véhicules par jour.

A terme, une fois la totalité de la zone occupée, le trafic de la ZAC devrait donc avoir un impact significatif sur le trafic de la RD 31 : accroissement de 14 % du trafic entre le carrefour sud et l'A85 (soit un trafic total d'environ 9 700 véhicules par jour) et d'environ 8 % au nord de la VC 10 (soit un trafic total de 9 200 véhicules par jour).

Sur l'A85 également, le projet de ZAC a pour conséquence une augmentation des flux que l'on peut estimer à environ 8 % (+1 100 véhicules par jour à terme).

Le Boulevard Alexandra David Néel, voie d'accès au site du projet et qui relie la rue Gérard Cordier (au sud) au carrefour entre la RD 31 et la VC 10, a été créé pour limiter le trafic sur la route départementale entre les deux carrefours d'accès à la ZAC. Dans ce cadre, le trafic interne à la ZAC n'utilise pas la RD31. Le trafic routier estimé pour ce boulevard est de 900 véhicules sur sa partie sud et de 600 véhicules sur sa partie nord.

L'étude conclut que le projet est compatible avec les capacités des voiries concernées et que par conséquent, les impacts bruts du projet sur le trafic routier sont considérés comme faibles.

## 3.2 Air et climat

Le dossier caractérise l'état de pollution de l'environnement par l'intermédiaire des stations de mesure Lig'Air<sup>4</sup> les plus proches (stations de Tours).

L'étude d'impact présente les différents postes des émissions dans l'air générées par le projet, ainsi que diverses « estimations » (page 149 et suivantes de l'étude d'impact et son annexe pour les émissions de gaz à effets de serre). Il s'avère que l'ensemble de ces éléments ne constitue en aucun cas de réelles estimations exploitables permettant d'évaluer les incidences du projet.

D'ailleurs, le dossier estime (dernier page de l'annexe) que « l'étude des estimations des GES ne peut aller plus loin que la détermination des différents postes » estimant « qu'il n'est pas possible pour un entrepôt projeté d'établir un bilan des émissions de GES car trop de données sont manquantes à ce stade du dossier ».

Hormis l'indication de la mise en place de panneaux photovoltaïques, le dossier ne présente ainsi aucun élément tangible d'estimation, de bilan relatif à la thématique énergie et qualité de l'air. Il ne comprend par ailleurs aucune proposition de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

---

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

**L'autorité environnementale recommande :**

- d'estimer l'ensemble des émissions relatives à la mise en œuvre et l'exploitation du projet et d'en évaluer les incidences ;
- de proposer des mesures de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050<sup>5</sup>.

### 3.3 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.

Le dossier présente les résultats d'une campagne de mesures de niveaux sonores réalisées en mai 2022 en deux points :

- point 1 à environ 300 m du projet au sud-est, près du carrefour entre la RD 31 et la rue Gérard Cordier ;
- point 2 à environ 300 m du projet au nord-est près du même carrefour.

Les mesures acoustiques montrent un paysage sonore de type rural, relativement calme mais marqué par le trafic routier.

Le dossier ne présente aucune modélisation des niveaux sonores attendus en limite de propriété du site et en zone à émergence réglementée. Le pétitionnaire s'est seulement engagé à réaliser une mesure des niveaux sonores après le démarrage de l'exploitation de la plateforme logistique.

**L'autorité environnementale recommande d'estimer les niveaux sonores attendus en limite de propriété du site et en zone à émergence réglementée.**

### 3.4 Le patrimoine et le paysage

L'étude précise qu'il n'y a pas de monument historique classé localisé à proximité immédiate du projet. Le premier monument recensé est un ancien four à chaux, implanté sur la commune de Bléré à environ 3 km au nord du projet.

De nombreux sites archéologiques ont été recensés au sud de la ZAC Sublaines-Bois Gaulpied. Suite à sa prescription par arrêté préfectoral du 20 janvier 2017, un diagnostic archéologique a été réalisé sur les deux tiers nord du périmètre de la ZAC Sublaines-Bois Gaulpied (mai 2019). Aucun vestige ou élément notable n'a été retrouvé au sein du site du projet et au sein de l'aire d'étude immédiate.

Le site se trouve en lisière du bois de Gaulpied, il est prévu un aménagement paysager s'inscrivant dans ce contexte de boisement, de clairière et de lisière pour s'insérer et valoriser le paysage de la ZAC.

---

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.



Concernant les prescriptions architecturales, les limites de constructions par rapport à certaines infrastructures déjà présentes au niveau de la ZAC et les hauteurs du bâtiment seront respectées selon les obligations demandées.

Les façades du bâtiment seront d'une couleur sombre. Les limites du site se feront par la pose de clôture. L'ensemble des essences seront de préférence des plants avec le label « Végétal Local ». Chaque plantation sera originaire d'une région écologique en France. Ces végétaux seront adaptés au territoire et permettront de participer à la fonctionnalité écologique des milieux.

L'étude contient une notice paysagère qui présente les aménagements paysagers conçus pour ce projet. Toutefois, aucun photomontage permettant d'appréhender l'impact du projet sur le paysage n'est présenté.

**L'autorité environnementale recommande la réalisation d'une étude paysagère s'appuyant sur un ensemble de photomontages permettant d'apprécier concrètement les incidences du projet et l'efficacité des mesures d'insertion paysagère.**

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

### 4.1 Justification du choix retenu

Le pétitionnaire justifie les raisons du choix du site par sa volonté de trouver un site en zone attractive. Le choix d'implantation du site se fait au sein d'une zone d'aménagement concerté de Sublaines-Bois Gaulpied sur la commune de Bléré. Le pétitionnaire explique que cette dernière présente des atouts pour l'emplacement de sa future plateforme logistique avec :

- une localisation centrale sur un territoire attractif ;
- un carrefour autoroutier et ferroviaire stratégique : trois autoroutes avec l'A85 (vers Tours, Angers), l'A10 (vers Orléans, Paris, Bordeaux) et l'A28 (vers Le Mans, La Normandie) et de deux axes ferroviaires avec Paris.

Le pétitionnaire explique que des recherches ont été effectuées pour trouver d'autres terrains permettant de réaliser un projet de cette envergure mais sans succès. Le projet s'intègre dans une ZAC déjà créée et prévue à cet effet.

Le projet consiste concrètement en une offre de plateforme logistique et n'a pas été conçu pour répondre à des besoins d'ores et déjà définis d'un ou de plusieurs acteurs économiques. Il en ressort une justification peu argumentée et cela conduit à laisser de nombreuses incertitudes quant aux caractéristiques finales du projet.

## 4.2 Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

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

Le site d'implantation est composé de terrains situés en zone d'activité de Sublaines-Bois Gaulpied, qui est en zone à urbaniser 1AUE du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de commune de Bléré-Val de Cher.

Le dossier traite et conclut de manière très succincte à la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Loire Bretagne et avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Cher Aval.

## 4.3 Remise en état du site

En cas de mise à l'arrêt définitif des installations, les mesures réglementaires visant à garantir la protection des intérêts visés à l'article L. 511-1 du Code de l'environnement et la mise en sécurité du site, sont adaptées et paraissent suffisantes pour un futur usage destiné à des activités industrielles de type logistique, tel que prévu par le pétitionnaire.

## 5. Étude de dangers

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts.

Elle caractérise et évalue les risques liés au projet. Elle explicite correctement la probabilité, la cinétique et la gravité des accidents potentiels liés à la présence de personnes, d'habitations, d'autres sites industriels ou d'infrastructures.

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

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

L'étude des dangers conclut que quel que soit le scénario étudié (stockage de produits combustibles courants, stockage de produits de liquides inflammables, stockage de produits aérosols et incendie de trois cellules de produits combustibles), les zones d'effets létaux significatif liées aux flux thermiques restent maintenues dans les limites de propriété.

Dans le cas de l'incendie d'un stockage, les zones d'effets létaux sortiraient à l'ouest du site sur une distance de moins de 10 m. Cette zone concerne la zone boisée du Bois Gaulpied. Aucune habitation ou voie de circulation n'est toutefois atteinte par ces flux.

Des zones d'effets irréversibles<sup>6</sup> sortent du site pour les trois scénarios retenus. Les zones touchées n'accueillent toutefois ni ERP, ni IGH, ni voies ferrées, ni voies d'eau, ni voie routière à grande circulation.

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

## 6. Résumés non techniques

Plusieurs résumés non techniques figurent dans le dossier : note de présentation du site 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. Ils sont suffisamment développés pour permettre au public d'appréhender les enjeux du projet.

## 7. Conclusion

Le projet de plate-forme logistique de la société Axtom Promotion s'intègre comme élément constitutif de l'aménagement de la ZAC de Sublaines-Bois Gaulpied de Bléré. Le dossier présenté ainsi que le contenu de l'étude d'impact identifient les enjeux associés à un tel projet mais ils ne les traitent que de manière superficielle.

Sur les enjeux majeurs du projet, entre autres le transport – l'air – l'énergie – etc, le dossier présente des insuffisances manifestes et se contente de présenter essentiellement des généralités qui ne permettent pas de répondre aux contenus attendus d'une étude d'impact. En l'état, la définition du projet et l'évaluation de ses incidences nécessitent une reprise très large des éléments du dossier.

La justification du projet, qui se positionne en offre et non en réponse à des besoins exprimés n'est pas non plus convaincante.

**Quatre recommandations figurent dans le corps de l'avis.**

---

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

## 8. Annexe : Identification des enjeux environnementaux

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

	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	+	Le dossier indique que le projet n'aura pas d'effet de dérangement notable sur les espèces des cortèges locaux.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	+	Le projet ne s'insère dans aucun espace naturel remarquable identifié. Il est situé en dehors de toute emprise de zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff). Il n'est pas inclus dans un site Natura 2000. Les résultats de sondages pédologiques réalisés sur le site d'étude ayant conclu à l'absence de toute Zone Humide Remarquable (ZHR), l'impact du projet sur les zones humides peut être jugé nul.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	+	Le projet est en dehors de tout élément de la trame verte et bleue et corridor écologique.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE) ; rejets dans le milieu naturel	+	Aucun rejet en cours d'eau superficielle. Pour les eaux pluviales de voiries, le principe de gestion retenu est le tamponnement des eaux avant rejet au réseau de la ZAC. Le site ne sera pas équipé de séparateur d'hydrocarbures. Sur conseil de la DDT, des cloisons siphonides seront mises en place, permettant le prétraitement des pollutions liées à la circulation des véhicules. Ces dernières feront l'objet d'un nettoyage régulier.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+	Le dossier indique que le projet n'est pas situé dans un périmètre de captage d'eau potable.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	++	Voir corps de l'avis.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) et adaptation au dit changement	++	Voir corps de l'avis.
Sols (pollutions)	+	Le dossier présente des mesures organisationnelles et techniques afin de limiter les pollutions du sol, notamment des systèmes de rétention.
Air (pollutions)	++	Voir corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...)	+	Plusieurs risques environnementaux ont été identifiés : séisme (aléa faible) et retrait-gonflement des sols argileux (aléa fort)  Ces risques seront pris en compte dans l'étude géotechnique d'avant-projet.  Le dimensionnement des fondations et la nature des matériaux utilisés seront adaptés aux caractéristiques de résistance du sol et sous-sol.  L'impact sur le projet sera donc faible.
Risques technologiques	+++	Voir corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier identifie les déchets produits par le projet, les quantités, les filières d'élimination et de valorisation des déchets.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	++	Le projet est implanté dans une zone dédiée portée par la procédure de ZAC.
Patrimoine architectural, historique	++	Voir corps de l'avis.
Paysages	++	Voir corps de l'avis.

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°2024-4554 en date du 27 mai 2024

Projet de plateforme logistique de la société Axtom Promotion à Bléré (37)



Odeurs	0	Pas d'activité de process génératrice de nuisances olfactives.
Émissions lumineuses	+	Les émissions lumineuses prévues par le projet restent limitées.
Trafic routier	++	Voir corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes actifs)	+	Pour les futurs salariés, la desserte du site par le réseau de transports urbains est de nature à favoriser le transport collectif et la proximité de l'aire urbaine facilite les modes de déplacements doux.  Des stationnements pour les véhicules électriques et pour les deux roues (vélos) sont prévus.
Sécurité et salubrité publique	+	Le projet ne présente pas d'enjeu en matière de sécurité ou de salubrité publiques.
Santé	++	Le projet ne présente pas d'enjeux en matière de santé en dehors de ceux développés en lien avec la qualité de l'air. Voir corps de l'avis.
Bruit	++	Voir corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	0	Des fouilles et diagnostics archéologiques ont été réalisés de 2004 à 2019 sur l'ensemble de l'emprise de la ZAC Sublaines-Bois Gaulpied (lotissement et ZAC).  Aucun vestige ou élément notable n'a été retrouvé au sein du site du projet.

**\*\* Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné