



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
CENTRE - VAL DE LOIRE

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

**Avis délibéré
sur le projet de plateforme logistique située sur le territoire de
la commune d'Épieds-en-Beauce (45)
porté par la société TOUT FAIRE PLATEFORME et la commune
d'Épieds-en-Beauce**

Autorisation environnementale

N°MRAe 2024-4770

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 9 août 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plateforme logistique située sur le territoire de la commune d'Épieds-en-Beauce (45), porté par la société TFP et la commune d'Épieds-en-Beauce.

Étaient présents et ont délibéré : Jérôme DUCHÊNE, Stéphane GATTO, Corinne LARRUE.

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.

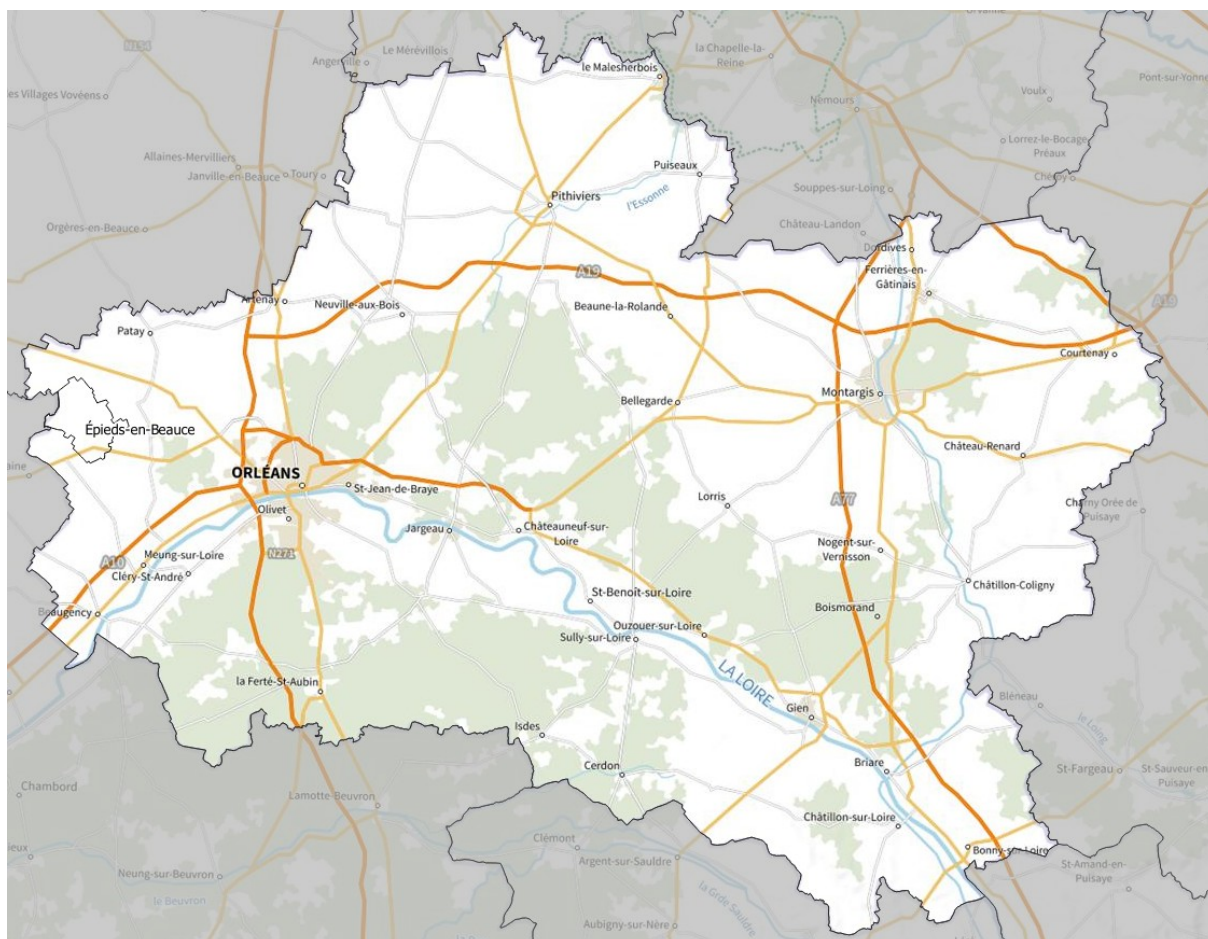
Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours 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 l'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 TOUT FAIRE PLATEFORME (TFP) a déposé une demande d'autorisation environnementale pour la construction et l'exploitation d'une plateforme logistique destinée à transférer depuis son site de Baule ses activités et de les développer sur le territoire de la commune d'Épieds-en-Beauce, dans le Loiret.



Localisation de la commune d'implantation du projet, dans l'ouest du Loiret (Source : Dreal CVL)

Ce projet s'inscrit dans le cadre du développement de la zone d'aménagement concertée (ZAC) des Chantaupiaux et couvrira un terrain d'environ 92 390 m².

Cette plateforme se compose d'un entrepôt comportant six cellules de stockage pour un volume total de 579 212 m³. Ce projet représente une surface de plancher de 39 243 m², comprenant 4 cellules d'environ 9000m² (cellules 1 à 4), une cellule de 1 342 m² (cellule 5) et une cellule de 300m² (cellule 6), ainsi qu'un plot de bureaux et locaux sociaux, 2 locaux de charge accolés aux cellules 1 et 4, un groupe électrogène situé à l'extérieur et des locaux techniques.

La surface totale imperméabilisée sera de 55 332 m², comprenant notamment le bâti, les voiries et les quais. Le reste du terrain comprendra des espaces verts (28 818 m²).

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°2024-4770 en date du 9 août 2024

Plateforme logistique à Épieds-en-Beauce (45)

La hauteur des bâtiments variera de 13,8 m à 16,8 m au faîtage.

Les produits stockés dans les cellules seront de nature différente et comprendront notamment des matières relevant de la nomenclature des installations classées (matières combustibles – papiers, cartons, bois, polymères – aérosols, solides inflammables, etc.)



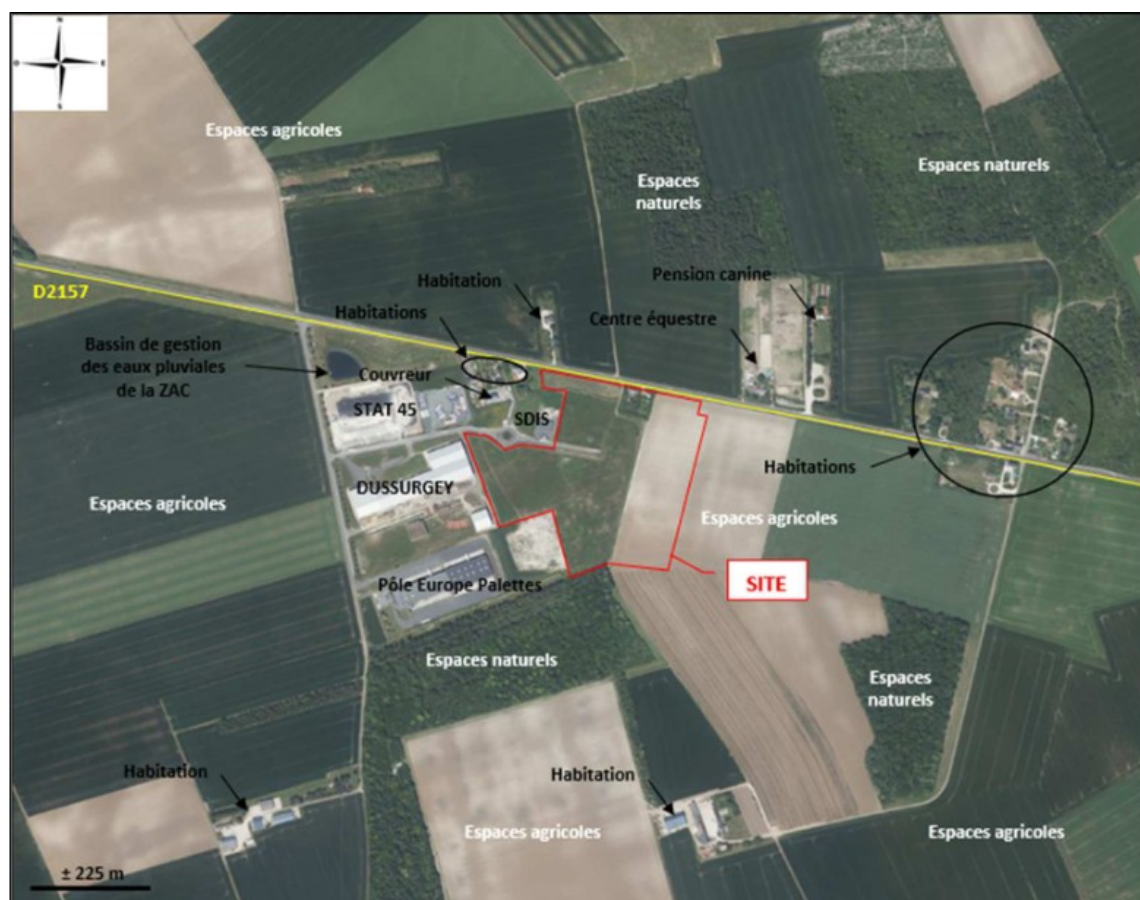
Le projet concerne la délocalisation de 125 employés et l'activité se déroulera du lundi 5 h au samedi 3h20 sans interruption, voire 17 h exceptionnellement. Le personnel administratif sera réparti sur la plage horaire de travail comprise entre 9 h et 17 h du lundi au vendredi. Le site n'accueillera pas de public.

Le projet prévoit l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture des cellules 1, 2, 3 et 4, ainsi que sur les ombrières mises en place sur le parking pour véhicules légers. Au total, le dossier indique que 19 981 m² de panneaux seront installés et qu'ils produiront annuellement environ 4 695 MWh, correspondant à presque 7 fois la quantité estimée d'électricité consommée par l'activité du site, hors procédés de mécanisation de préparation des commandes. La production sera auto-consommée et le surplus réinjecté dans le réseau électrique via l'opérateur public.

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°2024-4770 en date du 9 août 2024

Plateforme logistique à Épiéds-en-Beauce (45)

L'autorité environnementale note avec intérêt cette maximisation du taux de couverture qui permet au projet de répondre aux orientations régionales et nationales en matière de production d'énergie renouvelables, en particulier la règle 29¹ du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Centre-Val de Loire, et contribue à diminuer les coûts énergétiques du projet.



Vue aérienne de la zone d'étude (Source : RNT, page 10)

Les abords immédiats de la zone d'implantation du projet sont constitués :

- au nord par la route départementale D2157, quelques habitations isolées puis des espaces agricoles et naturels ;
- au nord-est par la D2157, un centre équestre, une pension canine et quelques habitations ;
- au nord-ouest par le centre de secours d'Épieds-en-Beauce, une entreprise de couverture, ainsi que des habitations ;
- à l'est par des espaces agricoles et naturels ;
- au sud par des espaces agricoles et naturels et quelques habitations isolées ;
- à l'ouest par d'autres entreprises de la ZAC des Chantaupiaux et les bassins de gestion des eaux pluviales de la ZAC.

¹ Règle 29 : Identifier les potentiels de délaissés urbains (friches, parkings, etc.) et de bâti/toitures publics ou privés pouvant être mobilisés pour de la production d'EnR, particulièrement pour le photovoltaïque.

2 Qualité de l'étude d'impact

Le tableau joint en annexe du présent avis liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la présente contribution.

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

- les transports et les déplacements ;
- l'air et le climat ;
- le bruit ;
- la préservation de la ressource en eau ;
- la biodiversité.

2.1 Les transports et les déplacements

Le dossier présente les principaux axes routiers desservant le secteur. Le site est accessible depuis la route départementale 2157, qui relie Orléans au Mans. Cette route dessert le Pôle 45 et traverse les communes d'Ormes et de Saran situées à l'est et bordant l'autoroute A10. Les autres axes importants de l'aire d'étude sont la D2 située à environ 4 km à l'ouest et qui permet de rejoindre Meung-sur-Loire et la gare de péage n°15 permettant d'emprunter l'A10, et la D3 située à environ 5 km à l'est.

Le dossier présente également une étude de trafic réalisée en février 2024. Elle a permis de mettre en évidence l'existence d'un trafic important sur la RD 2157, de l'ordre de 6 500 véhicules par jour, avec un taux important de poids lourds, qui représente entre 25 et 30 % du trafic.

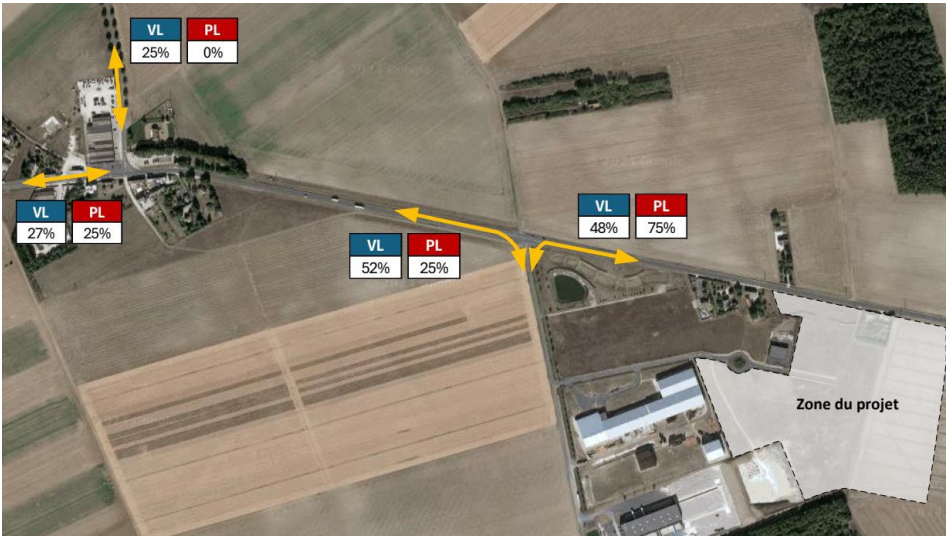
Une estimation du trafic lié au projet a également été réalisée. Celle-ci émet les hypothèses suivantes :

- environ 85 poids-lourds (PL) par jour, 50 en réception et 35 en expédition, soit 170 mouvements par jour ;
- au maximum 125 véhicules légers (VL), soit 250 mouvements par jour, liés au déplacement du personnel.

Soit au total 210 véhicules par jour, tous véhicules confondus. Ces données correspondent à la situation la plus défavorable, car elles ne prennent pas en compte le covoiturage ou le recours à la navette par les salariés.

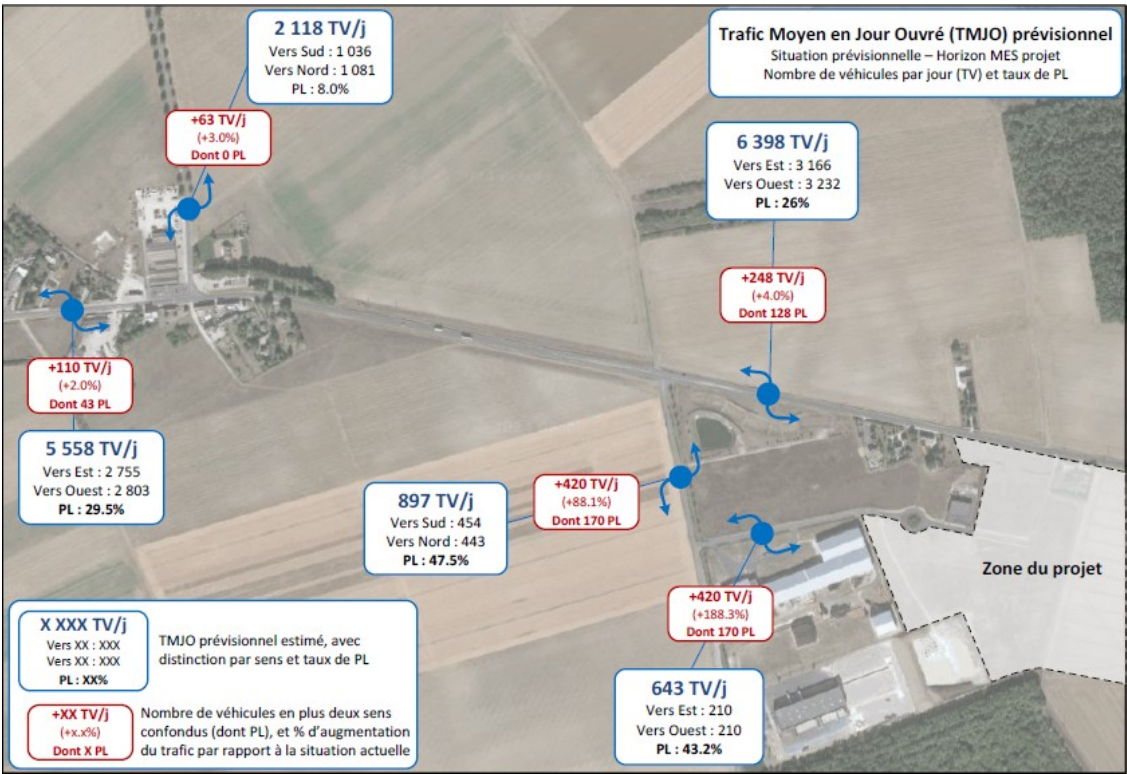
À l'aide des données INSEE de mobilité domicile-travail, l'étude estime l'origine et la destination des flux VL générés, en vue de leur affectation.

En ce qui concerne le trafic poids lourds (PL), après analyse du réseau et de la typologie du projet, l'étude affecte le trafic comme présenté dans la carte ci-dessous :



Répartition géographique des flux de circulation (Source : EI, page 175)

Les trafics prévisionnels, après mise en service du projet, sont estimés en ajoutant les flux générés par le projet aux trafics actuels relevés sur le terrain, selon les hypothèses d'affectation établies. L'étude présente une planche prévisionnelle de trafic moyen en jours ouvrés ainsi que l'évolution par rapport à la situation actuelle :



Trafic moyen en jours ouvrés prévisionnel (Source : EI, page 176)

Ce sont donc 420 mouvements de véhicules supplémentaires qui sont attendus au sein de la ZAC des Chantaupiaux suite à la mise en service de la plateforme logistique, dont 170 PL, soit 41 % du trafic supplémentaire.

Cela représente une augmentation d'environ 188 % de trafic en entrée/sortie de la voie d'accès au projet, et de 88 % de trafic en entrée/sortie de la ZAC depuis la RD2157.

Le trafic des véhicules sera réparti sur la RD2157 après avoir emprunté les voies internes à la ZAC, seul accès possible au réseau routier public depuis le site projet.

L'étude de trafic présentée dans le dossier indique que les flux générés estimés aux heures de pointe auront un impact limité sur le réseau, offrant des conditions de circulation similaires à la situation actuelle avec de bonnes réserves de capacité.

Le porteur de projet pourrait étendre son étude de trafic au-delà de l'environnement proche du site. En effet, l'étude fournie dans le dossier se concentre sur l'accès à la ZAC des Chantaupiaux via la RD2157 et la direction d'Épieds-en-Beauce (Av. de la Libération). Il serait intéressant de connaître l'impact du trafic supplémentaire lié au projet sur le réseau routier utile dans le cadre du projet : vers l'est en direction d'Ormes et du Pôle 45, et vers le Sud, pour aller rejoindre l'échangeur de Meung-sur-Loire, dans la mesure où l'exploitant prévoit d'orienter son flux de poids-lourds vers les 2 échangeurs autoroutiers les plus proches (gares de péage n°14 et n°15 de l'autoroute A10).

L'autorité environnementale recommande d'étendre l'étude de trafic au-delà de l'environnement proche du site et de prendre en compte les flux vers les échangeurs autoroutiers.

2.2 Air et climat

Les sources d'émissions atmosphériques sont essentiellement générées par le trafic de véhicules sur les axes routiers à proximité du projet. L'étude présente la quantité des différents polluants émis dans l'environnement du projet en reprenant les données de 2020 issues de l'association Lig'Air², à l'échelle intercommunale.

Dans le cadre du projet, il est prévu une augmentation du trafic de véhicules qui va générer une augmentation des émissions atmosphériques sur le site. Le porteur de projet conclut à un impact négligeable de ces émissions sur la santé humaine compte-tenu des aménagements prévus. Le pétitionnaire précise en effet les dispositions qui seront mises en place pour limiter ces émissions telles que la limitation de la circulation des engins ou l'arrêt des moteurs lors des phases d'immobilisation des véhicules. Le dossier indique une attente forte du pétitionnaire auprès de ses transporteurs pour qu'ils soient en mesure de mettre en œuvre des véhicules à motorisation fonctionnant à l'hydrogène.

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

En fonctionnement normal, les activités du projet contribueront à l'émission de gaz à effet de serre :

- de façon directe et très limitée par l'utilisation du groupe électrogène et des groupes motopompes destinés à alimenter l'installation d'extinction automatique d'incendie et le réseau de poteaux incendie. Ces outils, alimentés au fioul domestique, ne fonctionneront que lors des essais réglementaires (quelques heures par an au maximum) ;
- de façon indirecte par le trafic de poids-lourds et de véhicules légers nécessaires à l'activité logistique. Le chauffage de l'entrepôt étant prévu au moyen de pompes à chaleur, le dossier indique l'engagement du pétitionnaire à réaliser sur ses installations les contrôles réglementaires en vigueur concernant les fluides frigorigènes et les gaz à effet de serre fluorés.

Le dossier définit plusieurs mesures visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre :

- le choix de transporteurs présentant une capacité d'optimisation des tournées de livraison et de réduction des emballages, engagés dans la réduction de leurs émissions par l'utilisation d'une flotte de véhicules récents, utilisant un carburant alternatif (hydrogène...) ;
- sur le site, le chargement et le déchargement des véhicules moteur à l'arrêt ;
- l'accompagnement des salariés pour la mise en place par l'organisation par l'employeur du covoiturage et la mise en place par l'employeur d'une navette de transport en commun visant à réduire l'usage des véhicules personnels ;
- le choix d'un chauffage pour les installations sans recours aux énergies fossiles.

Le dossier présente une estimation partielle des émissions de CO₂ équivalent du projet, réalisée à partir des distances parcourues par les salariés pour se rendre sur leur lieu de travail et les poids-lourds sur la zone d'étude du projet.

Ainsi, le pétitionnaire indique que les transports liés à l'activité du site seront responsables sur la zone d'étude de l'émission de 1,19 tonnes de CO₂ équivalent par jour, soit 371,3 t CO₂ équivalent par an, ce qui représente environ 2,2 % des émissions 2020 des communes de la zone d'étude.

En compensation des émissions liées au projet, l'exploitant envisage d'implanter :

- des panneaux photovoltaïques sur 100 % de la surface utile de la toiture des cellules 1 à 4 ; ces panneaux photovoltaïques représenteront une surface totale de 18 345 m², soit environ 50 % de la surface de toiture hors cellules 5 et 6 ;
- des ombrières photovoltaïques sur le parking véhicules légers (VL), sur une surface de 1 636 m².

La production d'électricité annuelle de ces équipements est estimée à environ 4 695 MWh, ce qui équivaut environ à la consommation de 2 109 personnes et près de 7 fois la quantité d'électricité consommée par le site. La production sera auto-consommée et le surplus réinjecté dans le réseau électrique via l'opérateur public. Il conviendrait que le dossier justifie que les mesures de compensation sont suffisantes pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à horizon 2050.

L'autorité environnementale recommande de démontrer que les mesures prévues suffiront à compenser l'impact du projet en matière d'émission de gaz à effet de serre et ainsi contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050³.

2.3 Bruit

Concernant les nuisances sonores, le dossier présente les résultats d'une campagne de mesures acoustiques réalisée les 13 et 14 mars 2024 sur trois points en limite de site et trois points en zone à émergence⁴ réglementée⁵ (ZER), afin d'évaluer le niveau sonore ambiant du site. Les points de mesure sont correctement identifiés et pertinents. Les mesures révèlent un paysage sonore fortement marqué par le bruit du trafic routier et les activités situées à proximité.

Les sources de bruit du futur site sont clairement décrites dans l'étude d'impact. Le bruit sera essentiellement dû à la circulation des camions sur le site, des activités sur les quais (chargement/déchargement) et aux installations (groupe de ventilation, pompes à chaleur, groupe électrogène).

Une modélisation acoustique a été réalisée afin d'évaluer l'impact sonore de la future plateforme dans l'environnement : celle-ci montre que l'émergence calculée en ZER devrait respecter les seuils réglementaires en période diurne et nocturne. Le pétitionnaire prévoit de réaliser une mesure du niveau de bruit ambiant dans les trois mois suivant le démarrage de l'exploitation. En cas de dépassement ou de gêne constatée, le pétitionnaire devra prendre les mesures nécessaires pour y remédier.

2.4 La biodiversité

L'état initial du projet comporte une description lacunaire des milieux naturels, de la faune et de la flore, et des restitutions cartographiques. L'étude, réalisée sur la base de 8 sorties sur un cycle annuel et appuyée par des recherches bibliographiques appropriées, comporte des inventaires de terrain de la faune, de la flore et des milieux naturels. Ces inventaires ont été réalisés à des périodes globalement favorables, à l'exception notable de la flore, pour laquelle un seul recensement a été effectué fin novembre. Les taxons retenus et les protocoles d'études appliqués sont adaptés au contexte.

3 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.

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

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...).

L'étude des impacts temporaires et permanents du projet sur la biodiversité est menée, et les mesures d'insertion suffisamment décrites.

L'étude fournie dans le dossier met correctement en évidence l'absence de zones humides, aussi bien sur le plan de la végétation que de la pédologie. Par ailleurs, l'étude présente les documents de référence concernant la problématique des corridors et conclut à l'existence d'un enjeu faible, ce que confirme la configuration du site.

Concernant les habitats et la flore, le site, très fortement artificialisé, est constitué majoritairement de jachères et de monocultures intensives, ainsi que de quelques jardins, de bords de sentiers et de haies. Il n'abrite logiquement aucun habitat d'intérêt européen, ni déterminant au titre des Znieff. Concernant la flore, l'étude produite par le bureau d'études n'est pas exploitable car elle n'est manifestement pas rigoureuse. Elle comprend 17 espèces seulement, recensées fin novembre (période où la flore est majoritairement non déterminable), avec une seule espèce recensée, par ailleurs rare et plantée, comme constituant des haies et à l'inverse, des espèces de haies dans les friches.

Le dossier indique un enjeu faible concernant les habitats et une absence d'enjeu concernant la flore mais à partir d'une étude incomplète et non rigoureuse et sans expliquer les critères ayant amené à ce choix. Seule la nature très artificialisée des milieux permet d'exclure de réels enjeux floristiques mais cet aspect mériterait d'être étoffé par des éléments scientifiques.

Concernant l'aspect faunistique, au plan ornithologique, 33 espèces d'oiseaux ont été recensées, dont 13 nicheuses. Parmi elles, une cartographie précise les localisations des observations des espèces les plus patrimoniales (Alouette des champs, Alouette lulu, Oedicnème criard, Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse). Un enjeu modéré est logiquement affecté à ces taxons.

En raison de la nature des habitats, et de la seule présence en périphérie du site d'un fossé à sec, aucun inventaire des amphibiens n'a été réalisé, pour un enjeu retenu de faible. Aucun reptile n'a été observé, pour un enjeu attribué de faible.

Concernant les chiroptères, 4 espèces ont été comptabilisées (Oreillards gris et roux – détermination sujette à caution au regard du milieu présent-, Pipistrelles commune et de Kuhl). Aucun élément ne permet de savoir la date de l'utilisation des enregistreurs ni la durée des sessions d'enregistrements. Là encore, ces résultats sont peu exploitables. Il est conclu un enjeu faible (milieux ouverts) à modéré (haie et lisière de boisement), ce qui est cependant logique au regard de la biologie de ces espèces.

L'étude indique que les enjeux liés à l'entomofaune sont faibles.

En conclusion, en raison de la présence de chiroptères et de quelques oiseaux patrimoniaux, l'étude conclut pour l'ensemble du site (hors chemins et voiries) à un enjeu modéré.

L'autorité environnementale recommande de compléter largement l'étude d'impact pour confirmer l'absence d'enjeux de biodiversité sur le site.

Dans ce cadre, l'exploitant propose comme principale mesure d'évitement la « défavorabilisation⁶ » des milieux susceptibles d'accueillir la faune avant destruction.

Les mesures de réduction présentées dans le dossier sont essentiellement de type « précautions de chantier » mais consistent également en l'installation d'abris et gîtes artificiels pour la faune, ainsi que la mise en place de bandes fleuries et la plantation d'arbres.

À l'issue des mesures d'évitement et de réduction prises, l'étude conclut à la présence d'un impact résiduel faible pour l'avifaune.

Au titre de la législation, l'absence de nécessité de dérogation « espèces protégées » est proposée pour tous les groupes, sauf pour les chiroptères et les oiseaux, pour lesquels l'étude ne conclut pas s'il convient ou non de produire une dérogation. Il serait opportun que l'exploitant se positionne sur ce point.

Aucune mesure compensatoire n'est proposée, mais l'ensemble des travaux fera l'objet de suivis par un ingénieur écologue. Le dossier indique qu'en phase travaux, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place une « défavorabilisation » des milieux avant destruction, qui consistera à réaliser les opérations de débroussaillage entre le 1er septembre et le 1er mars et à décaper ou labourer les parcelles afin de détruire le couvert végétal en place entre le 1er septembre et le 30 novembre.

Le terrassement du site étant prévu en avril 2025, il ne devra pas y avoir d'interruption de travaux en période de reproduction de l'avifaune (15 mars à fin août) afin que le site reste défavorable à l'avifaune lors de cette phase. Le dossier précise également qu'une mesure de suivi par un écologue est prévue en exploitation.

L'autorité environnement recommande à l'exploitant de mieux valoriser les données de terrain collectées afin d'asseoir scientifiquement ses conclusions sur l'absence d'atteinte majeure du projet sur son environnement.

2.5 Préservation de la ressource en eau

Le projet est situé en dehors de tout périmètre de protection de captages d'eau destinée à la consommation humaine. Les canalisations d'alimentation en eau potable du site seront équipées de disconnecteurs permettant d'empêcher tout phénomène de retour vers le réseau public.

Le dossier prévoit une consommation d'eau potable d'environ 3 614 m³ par an. Cette consommation sera concentrée sur les jours travaillés, et pourra être ponctuellement accentuée pour des besoins particuliers comme le remplissage des réserves de protection contre l'incendie. A titre compensatoire, le pétitionnaire s'engage à mettre en place un système de recyclage des eaux de refroidissement des moteurs lors des essais hebdomadaires de l'installation d'extinction automatique, avec réinjection des eaux de refroidissement dans la réserve.

⁶ Après lecture du dossier, on comprend que le mot « défavorabilisation » consiste à mettre en place des activités permettant de réduire l'attractivité du secteur pour la faune avant démarrage du chantier en réalisant des opérations de débroussaillage entre début septembre et début mars et en décapant et labourant les parcelles pour détruire le couvert végétal entre début septembre et fin novembre.

En phase exploitation, il conviendrait que le pétitionnaire se rapproche de la mairie d'Épieds-en-Beauce pour s'assurer que l'alimentation en eau de la commune n'est à aucun moment mise en défaut par ses activités.

La ZAC des Chantaupiaux ne dispose pas d'un réseau de collecte des eaux usées. Le projet prévoit que l'assainissement des eaux usées domestiques et des eaux de lavage soit réalisé sur le site au moyen d'une micro station d'épuration autonome, puis infiltrées à la parcelle. Le dispositif prévu devra être soumis à l'approbation du service public d'assainissement non collectif (SPANC).

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

3.1 Justification du choix retenu

Le pétitionnaire justifie le projet par le fait de transférer son activité actuellement située dans le parc d'activités Synergie Val-de-Loire à Baule dans un périmètre rapproché par le souhait de conserver son personnel formé mais également par l'adaptation possible d'un nouvel espace logistique aux évolutions de son activité.

En effet, dans le cadre du développement des activités du groupe, la société souhaite développer son propre outil logistique, adapté à ses besoins et son fonctionnement. L'exploitant explique dans son dossier que le bâtiment exploité à Baule ne répond plus pleinement aux besoins de l'entreprise et nécessiterait des mises en conformité importantes pour accueillir notamment des produits liquides inflammables.

Une alternative géographique a été étudiée sur la commune de Mer et le porteur de projet justifie les raisons du choix du lieu retenu par la proximité du site d'Épieds-en-Beauce avec son site actuel de Baule, permettant de conserver les personnels actuels, et par la proximité d'axes de transport structurants (RD2157 et autoroute A10), en dehors de toute zone naturelle ou forestière, au sein d'une ZAC déjà autorisée, qui évite aux camions d'approvisionnement et d'expédition de s'approcher des agglomérations et d'y circuler.

3.2 Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le site du projet est réglementé par le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune d'Épieds-en-Beauce sur lequel il se positionne en zone à urbaniser à court terme « AUi1 », et en zones naturelles « N » et « Nh ». La zone « AUi1 » correspond à la ZAC des Chantaupiaux, dans laquelle sont autorisées, sous certaines conditions, les installations classées soumises à autorisation, sans mentionner explicitement les entrepôts. Les terrains situés en zone naturelle seront dédiés aux espaces verts, aucune construction ne pouvant y être érigée.

Concernant le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Loire-Bretagne 2022-2027 et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Nappe de Beauce, la démonstration de compatibilité présentée dans le dossier est de bonne qualité et permet de conclure à la bonne intégration de leurs orientations.

3.3 Remise en état du site

Le pétitionnaire présente dans son dossier un avis obtenu en avril 2024 auprès de la communauté de communes des Terres du Val de Loire, précisant les conditions de remise en état du site dans le cas d'un arrêt définitif d'activité. Ce courrier indique que la collectivité n'a actuellement pas de souhait précis quant à l'usage qui devra être fait de ce terrain ou du bâtiment lors de l'arrêt définitif de l'installation, mais que ceux-ci devront autant que possible rester à usage industriel ou logistique.

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, tel que prévu par le pétitionnaire.

4 Étude de dangers

L'étude de 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 potentiels de dangers sont identifiés et caractérisés au regard des caractéristiques des produits qu'il est prévu d'entreposer dans l'entrepôt, mais aussi aux équipements et aux activités de la future plateforme logistique.

Les scénarios d'accident principaux retenus sont clairement caractérisés. Les mesures prises pour limiter les risques d'un sinistre et ses conséquences sont détaillées et adaptées à la nature des risques identifiés. L'étude présente les mesures organisationnelles et de prévention, ainsi que les moyens de protection et d'intervention que le pétitionnaire prévoit de mettre en œuvre.

Le principal risque identifié sur le site étant l'incendie avec émissions de fumées, les scénarios d'incendie de chacune des six cellules de stockage font l'objet d'une analyse approfondie des effets thermiques et toxiques, en utilisant des hypothèses majorantes.

La synthèse des modélisations révèle que l'incendie de plusieurs cellules pourrait avoir un impact à l'extérieur du site, dont celui des cellules n°5 (stockage de liquides inflammables) et n°6 (stockage d'aérosols).

Des mesures de maîtrise des risques sont présentées : mise en place de systèmes de détection et d'extinction automatique, réseau de poteaux incendie, respect de dispositions constructives permettant de prévenir la propagation de l'incendie aux cellules voisines (murs séparatifs et portes coupe-feu).

5 Résumés non techniques

Plusieurs documents non techniques figurent dans le dossier, tels qu'une note de présentation générale du projet et les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers. Ces documents abordent de façon compréhensible les enjeux identifiés et les exposent de manière lisible pour le grand public.

6 Conclusion

Le projet de plateforme logistique de la société TFP s'intègre comme élément constitutif de l'aménagement de la ZAC des Chantaupiaux d'Épieds-en-Beauce.

Sur les principaux enjeux du projet, l'étude d'impact présente quelques insuffisances qui mériteraient d'être complétées, notamment en ce qui concerne le trafic routier et la biodiversité.

Trois recommandations figurent 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 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 projet n'est implanté dans aucune zone protégée. Le dossier présente les distances à l'aire d'étude rapprochée pour les ZNIEFF (de 3,5 à 14,5 km) et les zones Natura 2000 (de 10,8 à 20 km).
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	+	L'étude présente les documents de référence concernant la problématique et conclut à l'existence d'un enjeu faible, ce que confirme la configuration du site.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	+	Voir corps de l'avis.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+	Le terrain accueillant le projet n'est pas situé sur une zone de protection de captage en eau souterraine pour l'alimentation en eau potable de la zone d'étude.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	+	Le dossier mentionne que le projet consommera principalement de l'électricité, et prévoit l'implantation de panneaux photovoltaïques à titre de compensation (partie III-1).
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 sectionnement et de rétention.
Air (pollutions)	++	Ce point est développé dans le corps de la contribution (partie IV-3).
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...)	+	Le risque inondation est faible sur le secteur, le risque retrait-gonflement des argiles est pris en compte dans la construction.
Risques technologiques	++	Voir corps de l'avis.

Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier identifie les déchets produits par le projet, les procédures de gestion, les quantités, les conditionnements au regard de la dangerosité, ainsi que leurs destinations finales.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	+	Le projet (création de la plateforme logistique et dévoiement du chemin communal) sera à l'origine d'une confiscation de 3,24 ha de terres agricoles. Il remplit les conditions de soumission à une étude préalable de compensation agricole, engagée par l'exploitant auprès de la chambre d'agriculture du Loiret.
Patrimoine architectural, historique	+	Le site est localisé en dehors de tout périmètre de protection des monuments historiques.
Paysages	+	Le projet s'implante dans une zone d'activités existante. L'intégration paysagère du bâtiment a été prise en compte.
Odeurs	+	L'activité du site ne sera à l'origine d'aucune émission atmosphérique ni odeurs particulières. Aucun stockage vrac ne sera réalisé (absence de produit pulvérulent). Le dispositif d'assainissement autonome, susceptible d'émettre des odeurs localement fera l'objet d'opérations régulières de vidange et d'entretien de manière à prévenir les odeurs.
Émissions lumineuses	+	Le pétitionnaire s'engage à mettre en place un éclairage extérieur raisonné, orienté vers le bas, et ajusté au plus près des horaires de fonctionnement du site, avec détecteurs de présence ou éclairage piloté par horloge.
Trafic routier	++	Voir corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	+	Afin d'accompagner les salariés en vue du déménagement de la plateforme actuelle, la société proposera la mise en place d'un service de transport en commun au moyen d'une navette. Elle incitera son personnel à recourir au covoiturage par la mise en place de primes. Des places de parking adaptées permettront au personnel de recharger leur véhicule électrique.
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.
Bruit	++	Voir corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	+	Considérant que le projet est susceptible d'affecter le patrimoine archéologique, mis au jour sur les parcelles limitrophes lors des opérations préventives réalisées de 2004 à 2011 dans le cadre de l'aménagement de la ZAC des

		Chantaupiaux, la Préfecture (DRAC) a prescrit le 27 mars 2024, la réalisation d'un diagnostic archéologique sur la parcelle ZT 22 située à l'Est du site, représentant une surface de 32 360 m².
--	--	--

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné