



**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 la demande d'Autorisation Environnementale présentée
par la SAS PARK JANVILLE pour l'exploitation d'une
plateforme logistique située sur le territoire de la commune de
Janville-en-Beauce (28)**

N°MRAe 2025-5158

PRÉAMBULE

Conformément à la délégation qui lui a été donnée lors de la séance de la MRAe du 16 mai 2025 cet avis a été rendu par délégation de la MRAe à Jérôme Peyrat après consultation de ses 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.

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 SAS PARK sollicite une autorisation environnementale pour l'exploitation d'une plateforme logistique de matières combustibles et de matières dangereuses sur le territoire de la commune de Janville-en-Beauce dans le département d'Eure-et-Loir.

Le projet est situé sur la Commune Nouvelle de Janville-en-Beauce, qui résulte de la fusion au 1^{er} janvier 2019 des communes d'Allaines-Mervilliers, Janville et Le Puiset.

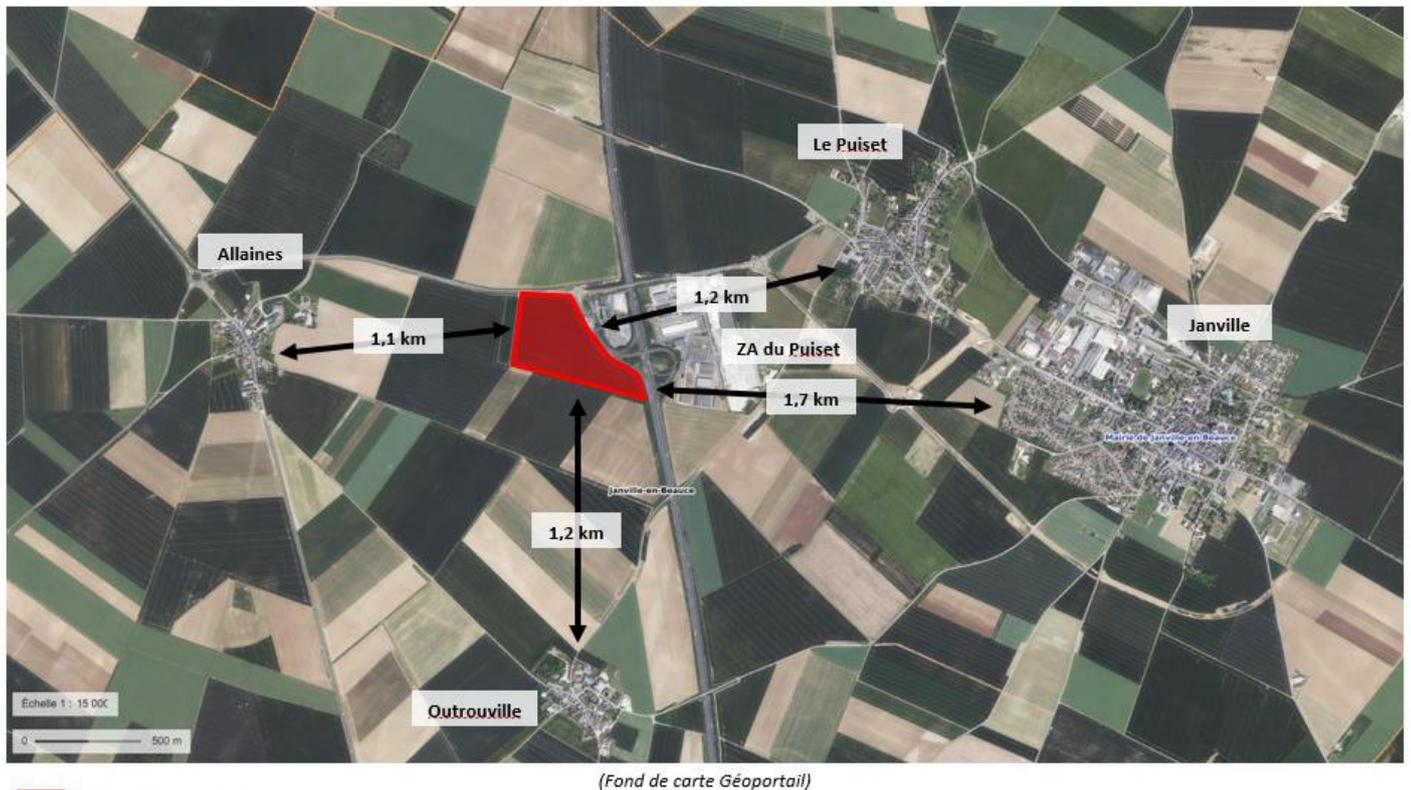
Le terrain d'assiette du projet est délimité :

- à l'est, il est directement longé par l'autoroute A10 et l'échangeur N°12 – Allaines, puis par la zone d'activités du Puiset ;
- au nord, il est directement longé par la Route Nationale N254, puis par des parcelles agricoles ;
- au sud, par des parcelles agricoles ;
- à l'ouest, par des parcelles agricoles.

Plusieurs quartiers, faisant partie de la commune nouvelle de Janville-en-Beauce, se situent à proximité du terrain d'assiette du projet :

- Allaines-Mervilliers, à l'ouest, à environ 1,1 km ;
- Outrouville, au sud, à environ 1,2 km ;
- Le Puiset, au nord-est, à environ 1,2 km ;
- Janville, à l'est, à environ 1,7 km

La carte ci-dessous permet de représenter le projet dans son environnement proche, et notamment dans la commune de Janville-en-Beauce.



■ Périmètre projet

Figure 1 : Localisation du projet dans son environnement proche (source étude d'impact page 17)

Le projet consiste sur un terrain agricole de 169 585 m², en la création d'une plateforme logistique (1 seul bâtiment) d'une surface de plancher de 80 472,6 m². Le bâtiment sera divisé en seize cellules de stockage d'une surface comprise entre 2 970 m² et 5 968 m². La hauteur du bâtiment sera égale à 14,45 m. Le plan de masse du projet est visible ci-dessous.



Figure 2 : Plan de masse du projet (p.7 du résumé de l'étude d'impact)

Compte tenu des quantités de matières dangereuses stockées projetées, le projet relève du statut SEVESO seuil haut.

Des aménagements de création de voiries, de parking, d'espaces verts et d'ouvrages pour la gestion des eaux seront réalisés. Des panneaux photovoltaïques seront installés sur la toiture du bâtiment, excepté sur les cellules de stockage de produits dangereux. Des ombrières photovoltaïques seront également mises en place sur le parking des véhicules légers, à l'ouest du site.

Le pétitionnaire prévoit la présence de 275 personnes en simultanément dans cet établissement. Ce dernier pourra être amené à être en activité du lundi au samedi, 52 semaines par an, suivant trois équipes de 8 heures et une équipe administrative.

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 :

- la consommation d'espace ;
- le transport et les nuisances associées.

2.1 Consommation d'espace

Le terrain d'assiette du projet est inclus au sein du campus « LES PORTES DE BEAUCE ». Il présente une surface de 17 ha.

Le projet consommera des terres agricoles et la surface imperméabilisée par le bâtiment, les espaces de stationnements et les voiries du projet s'élèvera à 106 074 m².

Le pétitionnaire précise dans son dossier que la consommation d'espaces sur cette parcelle est justifiée par le PLUi. Il justifie également son projet sur l'absence d'alternative et le fait que le site a été choisi après une étude de marché, au regard des capacités des zones d'activités existantes et des friches du territoire.

Le dossier rappelle que « La consommation d'espace « agricole » entrevue par le PLUi se traduit par des besoins exprimés en matière de développement économique formalisés par les zones à urbaniser sur lesquelles des porteurs de projets se sont d'ores et déjà positionnés ».

5 friches ont été identifiées par le pétitionnaire sur le périmètre de la Communauté de Communes :

- 4 font moins de 9ha (dont 3, moins de 4ha). Celles-ci ne permettent donc pas la réalisation du projet. De plus, les 3 friches situées sur la commune des Villages-Vovéens, dont la plus importante (8ha), sont éloignées des axes autoroutiers.
- Une friche de 40 ha est identifiée sur Toury, sur l'emplacement d'une ancienne Sucrierie. Cette dernière a été acquise par un autre acteur économique et n'est donc pas disponible pour la réalisation du projet.

Pour conclure, le pétitionnaire précise qu'il n'a pu se positionner sur les autres zones du territoire, dont les emprises disponibles sont déjà destinées à la mise en œuvre de projets concrets.

En termes de mesures de compensation, le pétitionnaire souhaite financer la mise en œuvre des actions du PAT Beauce-Dunois. Les actions ciblées seront destinées à soutenir la mise en oeuvre effective de mesures qui soutiennent l'agriculture locale, surtout celles ayant un impact positif sur l'économie agricole et apportant des retombées économiques aux premiers maillons de la filière. Mais, les mesures de compensation d'espace ne sont pas abouties et mériteraient d'être clairement définies et précisées dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale rappelle que les mesures de compensation n'interviennent qu'en dernier lieu lorsque des mesures d'évitement ou de réduction ne sont pas envisageables. Ainsi, les impacts de

l'imperméabilisation des sols ne sont pas étudiés et des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation et les parkings leur possible végétalisation ou la mutualisation des parkings, ne sont pas envisagées. De même, des mesures permettant de compenser les pertes de capacité de stockage de carbone par les sols du fait de leur artificialisation ne sont pas recherchées.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols.

2.2 Le transport et les nuisances associées

Le dossier présente les différents axes routiers qui desserviront le site. La commune de Janville-en-Beauce est notamment desservie par les routes départementales D927, D954 et les routes nationales N154 et N254. Le Péage de Janville/Châteaudun situé à 6 min de Janville et à moins de 1 min du site, permet de rejoindre l'autoroute A10.

Une étude de circulation et d'accessibilité a été réalisée par le bureau d'études DIAGOBAT. Celle-ci est disponible en annexe n°3 de l'étude d'impact du dossier. Le diagnostic fait état d'une circulation actuellement fluide sur le secteur. Le trafic se concentrera principalement sur le N254 Ouest, la N254 Nord et la N254 Est.

Selon le dossier, le trafic camion Poids Lourds (PL) est estimé à 200 mouvements par jour (arrivées + départs). Le trafic Véhicule léger (VL) des employés est estimé à environ 630 par jour (arrivées + départs employés logistiques et administratifs).

Le dossier indique que « le trafic généré aura un impact limité sur la qualité de l'air environnant » (p.193 de l'étude d'impact). Des mesures sont envisagées (mise à disposition de recharges électriques, cheminements internes dédiés aux modes doux...) mais rien ne permet de confirmer que ces mesures seront réellement engagées étant renvoyées au futur exploitant.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact avec des précisions sur les mesures effectivement retenues et des engagements permettant d'assurer la mise en place des mesures de réduction et de compensation du trafic induit par le projet de plateforme logistique.

L'étude d'impact acoustique prévisionnelle réalisée pour le projet montre le respect des émergences réglementaires dans les zones à émergences réglementées les plus proches, vis-à-vis de l'impact sonore routier.

Quatre scénarios d'accessibilité au site ont été étudiés dans le dossier. Les résultats des 4 scénarios sont présents dans l'annexe n° 3 de l'étude d'impact. Il ressort de cette étude que l'accès au site se fera par la mise en place d'un carrefour type tourne-à-gauche au Nord-Ouest du parc d'activités. Cette hypothèse impose l'élargissement de la RN sur 1,5 m sur 200 m linéaire.

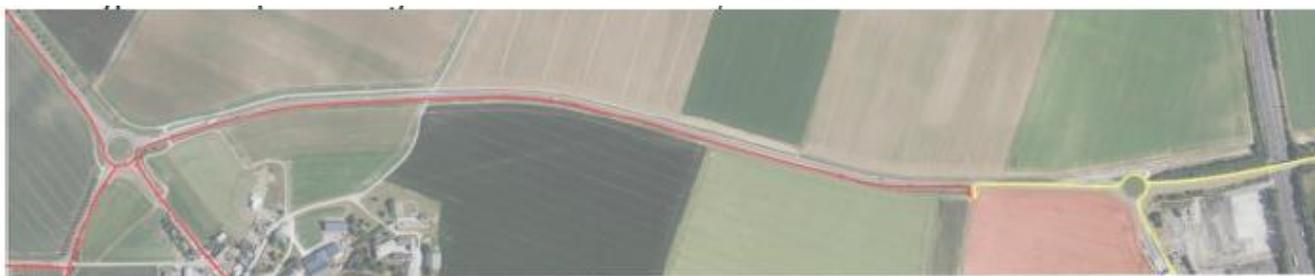


Figure 3 : Itinéraire de véhicules entrants (source étude d'impact page 187)

Ce scénario induit une augmentation de trafic d'environ 10% sur le tronçon est du site, en lien avec les retournements d'une partie des véhicules. Selon le dossier, les volumes de trafic demeurent cohérents avec la fonction des différentes voiries.

Les effets cumulés avec d'autres projets aux alentours (projets de parc éolien et d'entrepôts logistique) indiquent que l'essentiel des PL se concentrera sur l'A10 et pour les VL, le cumul de trafic se fera sur la D927.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, le dossier mentionne que le projet ne dispose pas d'une envergure suffisante pour influencer de façon significative sur le climat et les microclimats locaux. Parmi les rejets atmosphériques inhérents au projet, seuls les gaz d'échappement des véhicules, qui sont des gaz à effet de serre, sont susceptibles de participer au réchauffement climatique.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impacts par une analyse quantitative des émissions de gaz à effet de serre relatives à la construction et l'exploitation de son projet et par la proposition de mesures de réduction et/ou de compensation pour confirmer l'adéquation avec l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

3 Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement par le projet

3.1 Justification du choix retenu

La décision de la SAS PARK JANVILLE de situer le projet dans un secteur spécifiquement identifié par plusieurs documents d'urbanisme, comme le schéma de cohérence territoriale (SCoT) et le PLUi, se fonde sur des critères stratégiques, notamment la forte connectivité routière (échangeur autoroutier n°12 de l'A10) et le potentiel de création d'emplois.

Face à la contrainte foncière autour de l'Île-de-France, le site de Janville-en-Beauce se distingue par sa praticabilité, sa proximité avec des zones d'activités et un impact environnemental réduit.

Le site a été choisi après une étude de marché, mais également au regard des capacités des zones d'activités existantes et des friches du territoire. Selon le dossier, la SAS PARK JANVILLE n'a pu se

positionner sur les autres zones du territoire, dont les emprises disponibles sont déjà destinées à la mise en œuvre de projets concrets.

Aucune alternative au site d'implantation retenu ne permettant de rechercher une alternative au mode de transport routier n'a été étudiée (fret ferroviaire...).

3.2 Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le site est réglementé par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de Communes Cœur de Beauce, approuvé le 9 mai 2022. L'emprise du projet est située en zone à urbaniser à vocation d'activité du PLUi.

Le périmètre du projet est concerné par les dispositions de l'article L.111-6, qui imposent une marge de recul de 100 m depuis l'axe de l'autoroute A10 et de 75 m depuis l'axe de la NR254. Le projet tient compte de ces reculs.

3.3 Démantèlement et 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, tel que prévu par le pétitionnaire.

4 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'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 font l'objet d'une analyse approfondie des effets thermiques et toxiques.

L'étude montre que les zones d'effets irréversibles¹ liées aux flux thermiques restent circonscrites au site.

¹ Zone des dangers significatifs pour la vie humaine.

S'agissant des émissions toxiques liées aux fumées d'incendie, l'étude conclut à l'absence d'effet irréversible et à fortiori l'étal à hauteur d'homme.

Concernant l'opacité des fumées, l'étude de dangers précise qu'une distance de visibilité minimale de 71 m à hauteur d'homme est atteinte à 350 m de la plateforme pour un type de scénario modélisé. Afin de sécuriser les axes routiers impactés par l'opacité des fumées, le plan de défense incendie de l'exploitant intégrera les coordonnées des gestionnaires routiers.

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.

5 Résumés non techniques

La note de présentation non technique et les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude des dangers abordent l'ensemble des enjeux identifiés et les exposent de manière claire et lisible pour le grand public.

6 Conclusion

Le contenu de l'étude d'impact du projet d'exploitation d'une plateforme logistique présentée par la SAS PARK JANVILLE identifie bien les enjeux associés à ce type de projet. Néanmoins elle mérite des compléments sur les enjeux fondamentaux, entre autres la consommation d'espaces et les nuisances liées au trafic généré par le projet.

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)	+	Les enjeux écologiques sur la zone d'étude stricte sont faibles à nuls, aucun réel impact n'est attendu dans le cadre des travaux réalisés sur l'emprise du projet.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	+	La parcelle n'est pas concernée par un périmètre de protection ou d'inventaire. La zone d'étude n'est pas concernée par l'existence de zones humides, la zone humide la plus proche est située à plus de 7 km à l'Ouest du projet.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	+	Aucun réservoir de biodiversité ou corridor écologique des sous-trames identifiées par le SRCE n'est représenté au sein de l'aire d'étude.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	+	Un séparateur à hydrocarbures sera installé en amont du bassin de rétention des eaux pluviales de voiries. Les eaux pluviales de toitures seront dirigées vers un bassin d'infiltration de la noue d'infiltration. Le projet ne fera pas l'objet de prélèvement d'eau dans le milieu naturel.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+	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 pétitionnaire a choisi l'option d'installer des panneaux photovoltaïques sur la toiture du bâtiment, excepté sur les cellules de stockage de produits dangereux. Des ombrières photovoltaïques seront également mises en place sur le parking des véhicules légers, à l'ouest du site.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) et adaptation au dit changement	+	Bien que le projet prévoit l'installation de panneaux photovoltaïques, il générera des gaz à effet de serre via le trafic induit. La réalisation d'un bilan carbone aurait pu utilement compléter l'étude d'impact.
Sols (pollutions)	+	Le dossier présente des mesures organisationnelles et techniques afin de limiter les pollutions du sol, notamment des systèmes de rétention.
Air (pollutions)	+	Le dossier indique que l'établissement ne présentera que peu de risques de pollution atmosphériques. Les seuls rejets atmosphériques seront les gaz d'échappements des véhicules transitant sur le site et le dégagement d'hydrogène du local de charge des batteries.

	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	+	Seule une infime partie du périmètre du projet, en frange sud-est est concernée par le risque lié au retrait-gonflement des argiles (exposition moyenne). Le périmètre du projet n'est pas sujet aux remontées de nappes.
Risques technologiques	++	Cf corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier identifie les déchets produits par le projet, les quantités, les modes de conditionnement et leurs destinations finales.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	++	Cf corps de l'avis.
Patrimoine architectural, historique	+	Le terrain d'assiette du projet est situé hors des périmètres de protection des Monuments Historiques les plus proches.
Paysages	+	Le dossier liste les mesures mises en place afin de favoriser son intégration paysagère.
Odeurs	0	Le projet ne présente pas d'enjeu en la matière.
Émissions lumineuses	+	Les émissions lumineuses prévues par le projet restent limitées.
Trafic routier	++	Cf corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	+	L'accès au site se fait par voie routière.
Sécurité et salubrité publique	+	Le projet ne présente pas d'enjeu en la matière.
Santé	+	Le dossier conclut à l'absence d'impact significatif du projet sur la santé des riverains ni des travailleurs.
Bruit	+	Le dossier démontre, au niveau des zones à émergence réglementée, éloignées à plus de 1000 m du projet, le respect des émergences réglementaires de jour comme de nuit.
Archéologie	+	Un arrêté préfectoral du 5 avril 2023 prescrit la réalisation d'un diagnostic d'archéologie préventive. En fonction des résultats du diagnostic archéologique, des mesures seront mises en place si nécessaire.

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné

Avis délégué de la MRAe Centre-Val de Loire n°2025-5158 en date du 22 mai 2025

Plateforme logistique à Janville-en-Beauce