



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la Mission régionale  
d'autorité environnementale  
Centre-Val de Loire  
sur la demande présentée par la  
Société QUARTUS LOGISTIQUE  
pour exploiter trois plates-formes logistiques  
sur les communes de BOISSEAUX (45)  
et BARMAINVILLE (28)  
Dossiers de demande d'autorisation environnementale  
Dossiers de demande de permis de construire  
PC 045 037 18 00004 et 00005  
PC 028 025 18 00001 et 00002**

N° 20190104-45-0143

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

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient, au IV de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le préfet de région comme autorité environnementale, les propositions d'avis relatifs aux études d'impacts des projets sont désormais transmises aux missions régionales d'autorité environnementale.

Conformément à la délégation qui lui a été donnée lors de la séance de la MRAe du 21 décembre 2018, cet avis a été rendu le 4 janvier 2019 par délégation de la MRAe à son Président, Étienne LEFEBVRE, après consultation de ses membres.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable, 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.

Les plates-formes logistiques dites « bâtiment P1-P2 », « bâtiment P3 » et « bâtiment P4 » relèvent du régime des projets prévu à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Elles doivent, à ce titre, faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, qui est mis à disposition du maître d'ouvrage et du public.

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

Le présent avis est rendu sur la base d'une part des trois dossiers de demande d'autorisation environnementale déposés le 30 juillet 2018 et complétés le 16 novembre 2018 relatif au projet, réputé complet et définitif, et d'autre part des demandes de permis de construire (PC 045 037 18 00004 et 00005, PC 028 025 18 00001 et 00002) notamment de l'étude d'impact qu'ils comportent.

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

L'autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

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

## **II. Contexte et présentation du projet**

La société QUARTUS LOGISTIQUE sollicite les autorisations de construire et d'exploiter trois plates-formes logistiques dites « bâtiment P1-P2 », « bâtiment P3 » et « bâtiment P4 » sur les communes de BOISSEAUX (Loiret) et BARMAINVILLE (Eure-et-Loir), pour l'entreposage de produits combustibles et de produits dangereux.

Ces entrepôts seront loués à des logisticiens ou industriels. La capacité de stockage permettra de stocker respectivement environ 126 000, 157 000 et 157 000 palettes, soit des

volumes d'entrepôt d'environ 947 000 m<sup>3</sup>, 1 190 000 m<sup>3</sup> et 1 190 000 m<sup>3</sup>. Il est envisagé la présence à terme de 1 450 personnes sur le site.

Ils seront classés « seuil bas » au titre de la directive dite « Seveso » pour le stockage de produits dangereux.

Les trois bâtiments logistiques P1P2, P3 et P4 seront implantés au sud et en continuité du parc d'activité de Boisseaux, au niveau du lieu-dit « le Pavé », respectivement sur des surfaces totales de plancher d'environ 76 000 m<sup>2</sup>, 95 000 m<sup>2</sup> et 94 000 m<sup>2</sup>, sur des terrains actuellement à usage agricole d'environ 55 ha.

Le site est délimité au nord par le hameau de la Poste de Boisseaux, la coopérative agricole de Boisseaux et la gare de Boisseaux, à l'est par la voie ferrée et des champs cultivés, au sud par des champs cultivés, à l'ouest par la RD2020. Les premières habitations sont situées à environ 150 m au nord de la plate-forme dite « bâtiment P1P2 », à environ 400 m d'un hameau à l'est de la plate-forme dite « bâtiment P3 » et à 800 m d'un autre hameau à l'ouest de la plate-forme dite « bâtiment P4 ».

### **III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le tableau joint en annexe 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 suite de l'avis.

De par la nature du projet, les enjeux environnementaux les plus forts concernent :

- les eaux superficielles et souterraines,
- le paysage,
- le trafic routier,
- les risques technologiques (développés dans la partie VI « Études des dangers » du présent avis),
- la consommation d'espace agricole (développé dans la partie V « prise en compte de l'environnement »).

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

Les études présentées dans les dossiers comportent les éléments prévus par le code de l'environnement et couvrent l'ensemble des thèmes requis.

#### **4.1 – Qualité de la description du projet**

Le projet est correctement décrit dans le dossier. En particulier, il précise l'emplacement des bâtiments sur le terrain ainsi que la répartition des installations au sein des trois bâtiments constitués de 14 à 18 cellules, d'une superficie d'environ 6000 ou 3000 m<sup>2</sup> chacune, de zones de bureaux, des locaux sociaux, des locaux de charge des engins de manutention électriques, des chaufferies et des locaux de sprinklage<sup>1</sup>.

Dans le dossier (page 184 de l'étude d'impact), le pétitionnaire prévoit, quand le parc sera en activité, de proposer aux futurs exploitants la possibilité d'aménager des panneaux photovoltaïques en toiture. Toutefois, il est regrettable que le dossier ne contienne pas d'étude de faisabilité.

**L'autorité environnementale recommande que soit étudiée la faisabilité d'une**

<sup>1</sup>— *sprinklage* : système fixe d'extinction automatique à eau en cas d'incendie

## **mobilisation de l'énergie solaire, notamment au niveau des toitures.**

### 4.2 – Description de l'état initial

La description de l'état initial du site est relativement pertinente et les informations sont appropriées. On y trouve les rubriques nécessaires à une bonne présentation de l'environnement géographique, naturel et anthropique, ce qui permet de situer le projet dans son contexte.

- Eaux superficielles et souterraines

Le dossier détaille de façon satisfaisante la situation du site par rapport aux cours d'eau et aux nappes phréatiques, particulièrement la nappe de Beauce :

Le site appartient au Bassin Parisien et à la plaine de Beauce. La sédimentation calcaire atteint 200 m d'épaisseur au centre du bassin, l'épaisseur de l'aquifère représente une centaine de mètres.

Le terrain accueillant le projet appartient à l'unité géographique IF.5 JUINE ESSONNE ECOLE du SDAGE Seine-Normandie. Les masses d'eau souterraines au niveau du site sont en mauvais état, dû essentiellement aux apports de fertilisants et de pesticides.

La nappe de Beauce est suivie par le SAGE Nappe de Beauce et ses milieux aquatiques associés. Cette nappe est classée en zone vulnérable à la pollution par les nitrates d'origine agricole. Le SDAGE définit pour la masse d'eau souterraine concernée un objectif de bon état chimique pour 2027.

Le site n'est pas localisé au sein d'un périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable (AEP). Aucun captage AEP n'est présent sur la commune de Boisseaux, un seul captage existe sur la commune de Barmainville, au niveau de Armonville Sablon, situé à plus de 700 mètres en amont hydraulique du site.

- Paysage

Le dossier indique de façon appropriée que le projet se situe au nord du département du Loiret, en limite sud-est du département de l'Eure-et-Loir, dans l'unité paysagère de la grande Beauce, vaste plaine consacrée aux grandes cultures. Ce paysage plat et très ouvert offre de nombreuses vues, panoramiques ou lointaines. Les silhouettes et émergences verticales y prennent une importance particulière.

- Trafic routier

Le dossier présente les principaux axes routiers desservant le secteur et le trafic actuellement supporté par certaines de ces voies, notamment : autoroute A10 (environ 46 900 véhicules par jour), routes départementales RD2020 (ex RN20, environ 13 800 véhicules par jour) et RD954 (environ 5200 véhicules par jour).

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

- Eaux superficielles et souterraines

Le dossier indique que les eaux usées produites sur le site seront uniquement des eaux sanitaires traitées, pour chaque entrepôt, par deux (P3 et P4) ou trois (P1P2) micro-stations d'épuration suffisamment dimensionnées. Pour le bâtiment P1P2, le rejet des eaux traitées après traitement des micro-stations est dirigé vers des drains routiers pour infiltrations des eaux dans le sol. Pour les bâtiments P3 et P4, les rejets des eaux traitées après traitement des micro-stations sont dirigés vers le réseau des eaux pluviales avant rejet dans les bassins d'infiltration.

Le site ne générera pas de rejet d'eau industrielle, les éventuels lavages des entrepôts seront effectués avec des auto-laveuses industrielles à recyclage d'eau.

Afin de limiter les effets de l'imperméabilisation du projet sur l'augmentation du débit des rejets en eaux pluviales, il a été retenu la réalisation de bassins d'orage et d'infiltration, dimensionnés pour une occurrence de pluie décennale.

Les eaux pluviales de toitures et de voiries seront collectées séparément. Les eaux pluviales de toitures seront dirigées directement vers les bassins d'infiltration. Les eaux de voiries feront l'objet d'un prétraitement via plusieurs séparateurs d'hydrocarbures.

Les impacts potentiels du projet en matière de pollution des eaux sont globalement bien identifiés. L'étude d'impact présente le dimensionnement des micro-stations pour le traitement des eaux usées, et des séparateurs d'hydrocarbures pour le traitement des eaux pluviales de voiries.

En outre, la présence d'une vanne asservie au dispositif d'extinction automatique d'un incendie de chaque bâtiment, en aval de la rétention des eaux d'extinction et en amont de l'ouvrage d'infiltration, doit permettre l'obturation du système pour isoler une pollution accidentelle.

- Paysage

Le caractère industriel des entrepôts logistiques, leur forme très géométrique, leur volume, génèrent, par nature, un fort contraste dans un contexte rural. L'intégration paysagère de bâtiments de grandes dimensions constitue donc un enjeu. Des simulations visuelles, permettant d'apprécier l'impact du projet dans son environnement paysager et la pertinence des mesures d'intégration proposées, ont été jointes à l'étude d'impact.

Les bâtiments se trouveront encastrés entre la RD2020 et la voie de chemin de fer. En première approche ce projet risque de constituer un obstacle visuel artificiel, massif dans le paysage Beauceron. Il peut avoir un impact sur les horizons des villages et hameaux proches dans un rayon pouvant atteindre plusieurs kilomètres. Par ailleurs, il sera susceptible d'engendrer une impression d'écrasement pour les usagers de la route ou du train, ainsi que pour les riverains. Néanmoins, la hauteur aux façades des trois bâtiments est d'au plus 13,30 mètres. Par ailleurs, pour atténuer la perception visuelle des bâtiments, le pétitionnaire a prévu des couleurs sombres et discrètes. Le dossier prévoit, comme autre mesure d'intégration paysagère, la mise en place de plantations d'alignement sans toutefois préciser la taille qu'auront les arbres à l'âge adulte ni mener de réflexion sur la cohérence d'ensemble de l'alignement constitué par les arbres existant le long de la route RD 2020 et de l'alignement complémentaire.

**L'autorité environnementale recommande de préciser la taille qu'auront à terme les arbres utilisés pour les plantations d'alignement et de vérifier la cohérence d'ensemble de l'alignement constitué par les arbres existant le long de la route RD2020 et de l'alignement complémentaire.**

- Desserte et accessibilité du site, trafic routier

Le trafic routier des véhicules entrants ou sortants des plates-formes logistiques peut induire des rejets atmosphériques contribuant à l'effet de serre et des nuisances sonores pouvant occasionner des risques sanitaires.

L'étude d'impact indique page 167 :

*« Compte tenu de l'éloignement géographique des voies fluviales, ferrées et aériennes, ces modes de transport ne sont pas envisageables.*

*Afin de limiter l'impact lié à l'aménagement de nouvelles infrastructures de transport, la plateforme sera approvisionnée par la route. »*

Or, le site est longé par la voie ferrée Paris-Orléans qui potentiellement pourrait permettre de l'embrancher au réseau ferré.

L'étude indique néanmoins page 220, qu'une desserte par la voie ferrée a été envisagée à l'origine du projet, mais que « *suite à échange avec la SNCF, cette solution n'a pas pu être retenue* ». Cependant, compte tenu de l'importance du trafic de poids-lourds généré par le projet, cette solution mériterait d'être approfondie et les raisons de son rejet détaillées<sup>2</sup>.

**L'autorité environnementale recommande que soit approfondie la possibilité de desservir la plateforme logistique par le réseau ferré afin de limiter le trafic routier et les nuisances induits par le projet.**

L'étude d'impact estime page 177 le trafic entrant et sortant du site en phase d'exploitation de celui-ci :

- trafic de véhicules légers (VL) induit par les mouvements de personnel d'exploitation (1 445 VL générant 2 890 entrées-sorties du site par jour) ;
- trafic de poids-lourds (PL) induit par les réceptions/expéditions de marchandises (755 PL générant 1 510 entrées-sorties du site par jour).

Aucune justification de ces données, notamment pour le trafic PL au regard de la taille des entrepôts et de la nature de l'activité exercée, n'est apportée dans l'étude.

D'autre part, celle-ci constate l'absence de desserte en transports collectifs ainsi que de liaisons douces, mais sans envisager d'alternative à l'utilisation de la voiture particulière pour l'accès au site de son personnel d'exploitation.

**L'autorité environnementale recommande que soit justifiée l'estimation du trafic, notamment poids-lourds, généré par le projet et que soient envisagées des alternatives à l'utilisation de la voiture particulière pour le personnel d'exploitation du site.**

L'accès aux trois entrepôts<sup>3</sup> est prévu depuis la RD109.7 réaménagée jusqu'à la RD2020 (ex RN20) située à environ 200 m.

L'étude d'impact identifie trois itinéraires permettant de rejoindre les échangeurs de l'A10 situés l'un au nord à 27 km (échangeur d'Allainville), le second au sud-est à 13 km (échangeur d'Allaines) et le troisième au sud à 23 km (échangeur d'Artenay).

Pour estimer l'augmentation du trafic que les axes routiers auront à supporter, l'étude retient l'hypothèse simpliste, discutable et non justifiée que la totalité du trafic sera en provenance ou rejoindra l'échangeur d'Artenay, pourtant situé à l'opposé de la direction de la région parisienne.

Ce scénario appelle plusieurs observations :

- il met en évidence l'ignorance dans laquelle se trouve le porteur du projet de l'origine et de la destination des marchandises entreposées, puisqu'il s'agit de construire des entrepôts « en blanc » ;
- il maximise le trafic et les nuisances sur un itinéraire, mais les annule, par hypothèse non justifiée, sur tous les autres itinéraires possibles ;
- il ne décrit aucune mesure permettant d'expliquer comment cet itinéraire « *privilegié* » par l'étude pourra être imposé afin d'interdire une dispersion du trafic sur les autres ;
- il ne permet pas d'évaluer l'impact potentiel du trafic généré par le projet sur l'itinéraire le plus court pour l'accès à l'A10 (échangeur d'Allaines), notamment

<sup>2</sup>Le coût estimé de réalisation d'un branchement ferré, comparé au coût global du projet, permettrait par exemple de mieux justifier le rejet de cette solution.

<sup>3</sup>Un accès secondaire réservé aux services de secours est prévu depuis la RD2020.

l'impact sur les traversées de Janville, Le Puiset, voire Oinville-Saint-Liphard.

Aussi, la « *première mesure d'évitement mise en place* », citée page 14 du résumé non technique de l'étude d'impact, qui « *concerne le choix d'implantation des plateformes logistiques sur une localisation permettant que le trafic engendré par les poids lourds ne traverse pas de communes* » reste à justifier.

Enfin l'affirmation figurant page 13 du résumé non technique selon laquelle les « *axes de communication environnants du site d'implantation semblent adaptés au projet et dimensionnés de façon adéquate* » mériterait d'être étayée.

**L'autorité environnementale recommande que l'étude d'impact justifie l'itinéraire retenu pour l'écoulement du trafic en provenance ou à destination de la plateforme logistique, ou bien analyse l'impact de ce trafic sur d'autres itinéraires.**

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

### **5.1 – Evaluation du projet au regard de l'environnement et justification des choix opérés**

Le projet aura un impact important sur l'occupation des sols, une consommation d'espace agricole et une artificialisation des sols, pour lesquelles le pétitionnaire présente « des mesures compensatoires », notamment financières, permettant la mise en place d'activités en lien avec l'agriculture telles que la mise en place d'un méthaniseur ou la participation à une étude portant sur la préservation de la biodiversité notamment des pollinisateurs, portée par la coopérative de Boisseaux.

Cependant, le dossier n'aborde pas de façon satisfaisante la consommation d'espace en tant qu'enjeu environnemental.

À ce propos, le dossier ne justifie pas comment cet enjeu a contribué, au même titre que l'enjeu paysager et les risques industriels (et les contraintes réglementaires liées en termes de sécurité incendie) au choix d'un scénario de moindre impact environnemental.

**L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en prenant mieux en compte l'enjeu de consommation d'espace dans la justification des choix d'aménagement envisagés et de justifier comment cet enjeu a contribué, au même titre que l'enjeu paysager et les risques industriels, au choix d'un scénario de moindre impact environnemental.**

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

Le choix d'implantation du projet paraît adapté en raison de son positionnement dans une zone d'activités et de sa proximité avec des voies routières importantes.

### **5.3 – Articulation du projet avec les plans programmes concernés**

Le projet de trois plates-formes logistiques se situe en grande partie sur des terrains en zone Ui du PLU de Boisseaux qui correspond à une zone déjà équipée pour recevoir des activités et en zone AU du PLU de Boisseaux non équipée actuellement mais destinée à accueillir une urbanisation future et satisfaire aux besoins d'extension en vu du projet du parc des Buis. La commune de Barmainville (28) n'étant pas dotée d'un document d'urbanisme, le règlement national d'urbanisme s'applique. Enfin, le projet empiète sur une seule parcelle de la commune de Oinville-Saint-Liphard (28), située en zone 2AUX du PLU qui correspond à une zone à urbaniser à long terme.

Le dossier traite également de la prise en compte du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2016-2021 et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) « Nappe de Beauce et milieux aquatiques associés ». Il démontre de manière pertinente que le projet est compatible avec les objectifs et orientations de ces plans et programmes.

### 5.3 – Gestion des déchets et remise en état du site

La gestion des déchets dangereux et non dangereux, susceptibles d'être produits sur le site, est correctement décrite dans l'étude d'impacts.

De plus, 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'activités sont adéquates et compatibles avec une implantation d'activités économiques et industrielles.

## **VI. Études de dangers**

Chaque étude de dangers (une par bâtiment) explicite correctement la probabilité, la cinétique et les zones d'effets des accidents potentiels. Les scénarios d'accidents principaux retenus, explosion de la chaufferie ou du local de charge et incendie d'une cellule de stockage de produits combustibles ou inflammables, sont clairement caractérisés.

Chaque étude montre qu'aucune zone d'effets thermiques ou toxiques, létaux ou irréversibles, due à une explosion ou à un incendie, n'est susceptible de sortir des limites de propriété de la plate-forme concernée. De même, l'étude de dangers de chaque entrepôt démontre qu'aucun scénario d'accident n'est susceptible de générer des effets dominos sur les deux autres entrepôts ou sur les lignes électriques aériennes de haute tension (90 000 Volts), situées au sud du bâtiment P1P2. Des murs de séparation coupe-feu 4 heures (REI 240) sont prévus entre les parties nord et sud de chaque bâtiment ainsi que, en alternance entre les cellules, des murs REI 120 et 240

Toutefois, en cas d'incendie d'une cellule de stockage, la distance de visibilité sur la route RD2020 ou la voie ferrée pourrait être réduite à quelques mètres et les études de dangers ne prévoient pas les mesures d'alerte des gestionnaires de ces infrastructures.

**L'autorité environnementale recommande que le plan de défense incendie de chaque entrepôt prévoit des mesures d'alerte des gestionnaires de la route RD2020 et de la voie ferrée, en cas d'incendie, afin de les informer de la perte, ou du risque de perte de visibilité.**

## **VII. Résumé(s) non technique(s)**

Les résumés non techniques de l'étude d'impacts et des trois études de dangers abordent l'ensemble des enjeux identifiés et les exposent de manière claire et lisible pour le grand public.

## **VIII. Conclusion**

Le contenu de l'étude d'impacts et des trois études de dangers est en relation avec l'importance des effets et des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement.

Le dossier prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés.

Par ailleurs, au vu des impacts réels ou potentiels présentés, le dossier présente de manière détaillée les mesures pour supprimer et réduire les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse des enjeux environnementaux et les effets potentiels du projet.

Néanmoins, l'autorité environnementale recommande :

- **que soit étudiée la faisabilité d'une mobilisation de l'énergie solaire, notamment au niveau des toitures ;**
- **de préciser la taille des arbres utilisés pour les plantations d'alignement et de vérifier la cohérence d'ensemble de l'alignement constitué par les arbres existant le long de la route RD2020 et de l'alignement complémentaire ;**
- **que soit approfondie la possibilité de desservir la plateforme logistique par le réseau ferré afin de limiter le trafic routier et les nuisances induits par le projet ;**
- **que soit justifiée l'estimation du trafic, notamment poids-lourds, généré par le projet et que soient envisagées des alternatives à l'utilisation de la voiture particulière pour le personnel d'exploitation du site ;**
- **que l'étude d'impact justifie l'itinéraire retenu pour l'écoulement du trafic en provenance ou à destination de la plateforme logistique, ou bien analyse l'impact de ce trafic sur d'autres itinéraires ;**
- **que le plan de défense incendie de chaque entrepôt prévoit des mesures d'alerte des gestionnaires de la route RD2020 et de la voie ferrée, en cas d'incendie, afin de les informer de la perte ou du risque de perte de visibilité ;**
- **de compléter l'étude d'impact en prenant mieux en compte l'enjeu de consommation d'espace dans la justification des choix d'aménagement envisagés et de justifier comment cet enjeu a contribué, au même titre que l'enjeu paysager et les risques industriels au choix d'un scénario de moindre impact environnemental.**

## 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 démontre correctement que l'implantation du bâtiment n'aura pas d'impact particulier sur la faune et la flore environnante. Toutefois, les travaux de terrassement seront évités sur la période de mars à juillet inclus. En outre, des mesures spécifiques sont préconisées en phase travaux pour éviter la propagation d'espèces exotiques envahissantes (Renouée du Japon et Vigne-vierge).  |
| Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides                   | 0                            | L'inventaire des zonages en matière de milieux naturels est correctement mené. Aucune ZNIEFF, zone NATURA 2000, zone humide, réserve naturelle ou site classé n'est recensé au droit du site ni dans un rayon de 2 km.   |
| Connectivité biologique (trame verte et bleue)   | +                            | Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) a été adopté le 16 janvier 2015 sur l'ensemble de la région Centre Val de Loire. La zone d'implantation du projet est incluse dans le bassin de vie de Pithiviers. Les cartes issues du SRCE de ce bassin de vie et représentant les trames verte et bleue permettent de conclure que le projet de plateformes logistiques envisagé n'est pas localisé sur une continuité écologique.  |
| Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE) | ++                           | Le dossier précise que l'alimentation en eau du site sera réalisée uniquement par le réseau public ; aucun prélèvement d'eau souterraine n'est prévu.<br>Aucune consommation d'eau n'est nécessaire au fonctionnement d'un entrepôt hormis la consommation liée aux besoins domestiques et à l'extinction d'un éventuel incendie.<br><b><u>Concernant les risques de pollution des eaux, ce point est développé dans le corps de l'avis.</u></b>   |
| Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)   | 0                            | Le dossier précise à juste titre que le site est situé en dehors de tout périmètre de captage d'eau potable.   |
| Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)                                   | +                            | L'électricité est utilisée pour l'éclairage artificiel, la manutention des marchandises, le fonctionnement des équipements informatiques et les bureaux. Le gaz de ville sert comme combustible aux générateurs d'eau chaude utilisée pour le chauffage des entrepôts. Le dossier conclut que les consommations énergétiques prévues en électricité et gaz naturel ne présentent pas d'enjeux particulier. En outre, le porteur de projet offre la possibilité au futur exploitant de poser des panneaux photovoltaïques en toiture des bâtiments. |
| Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement    | ++                           | Les gaz d'échappement des véhicules et de la chaudière sont des gaz à effet de serre susceptibles de participer au réchauffement climatique. <b><u>Ce point est développé dans le corps de l'avis.</u></b>   |
| Sols (pollutions)  | +                            | Le dossier précise à juste titre que les activités sont confinées dans les entrepôts qui disposent d'aires étanches.   |
| Air (pollutions)   | +                            | Le dossier démontre de façon satisfaisante que le fonctionnement de l'entrepôt engendrera peu de risque de pollution atmosphérique au vu de son implantation dans une zone agricole comprenant un parc d'activités, éloignée des zones d'habitation.   |
| Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...)  | +                            | Le dossier indique qu'aucun risque naturel susceptible d'impacter le projet n'est identifié, hormis le risque foudre traité dans les études de dangers. Le terrain est situé en dehors des zones à risques d'inondation définies par un PPRI et n'est pas inclus dans un territoire à risque important d'inondation.   |
| Risques technologiques   | ++                           | <b><u>Ce point est développé dans le corps de l'avis.</u></b>  |

|  | <b>Enjeu ** vis-à-vis du projet</b> | <b>Commentaire et/ou bilan</b>  |
|--|-------------------------------------|---|
| Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)   | +                                   | L'activité logistique est peu génératrice de déchets. Les déchets produits (déchets d'emballages, boues des séparateurs à hydrocarbures) seront traités dans des filières adaptées et correctement décrites dans le dossier.  |
| Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec les corridors biologiques                    | +++                                 | <b>Ce point est développé dans le corps de l'avis.</b>  |
| Patrimoine architectural, historique   | 0                                   | Le dossier démontre de façon satisfaisante que le projet n'est situé dans aucun périmètre de protection de sites classés ou inscrits, ni dans aucun périmètre d'un monument historique. Par ailleurs, le dossier démontre qu'aucun élément du patrimoine historique et architectural ne sera impacté par le projet. |
| Paysages   | ++                                  | <b>Ce point est développé dans le corps de l'avis.</b>  |
| Odeurs   | 0                                   | Sans objet  |
| Émissions lumineuses   | +                                   | Les émissions lumineuses prévues par le projet restent limitées.  |
| Trafic routier   | +++                                 | <b>Ce point est développé dans le corps de l'avis.</b>  |
| Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)   | ++                                  | <b>Ce point est développé dans le corps de l'avis.</b>  |
| Sécurité et salubrité publique   | +                                   | En termes de sécurité, le dossier prévoit des mesures adaptées comme la mise en place d'une clôture et d'un système d'alarme anti-intrusion.  |
| Santé  | +                                   | Le dossier indique que les installations ne présentent pas de risque sanitaire notable.   |
| Bruit  | +                                   | Le dossier démontre de manière satisfaisante l'absence d'émergence de bruit supérieure à la réglementation au niveau des zones à émergence réglementées.  |
| Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...) | +                                   | Le dossier démontre que les contraintes liées aux servitudes sont correctement prises en compte, notamment en ce qui concerne les lignes électriques de haute tension (90 000 Volts).   |

**\*\* Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné