



PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE

Orléans, le 07 OCT. 2014

VAT 2014\_0090

**AVIS de l'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**  
**Demande d'autorisation d'exploiter – Installations classées pour la protection de l'environnement**

**- Société ITM Logistique Alimentaire Internationale -**

**Commune de BOURGES (18)**

La société ITM Logistique Alimentaire Internationale sollicite l'autorisation d'exploiter une plate-forme logistique sur la commune de BOURGES afin de stocker et d'expédier des marchandises destinées aux différents points de vente du groupement (enseignes commerciales Intermarché et Netto notamment).

## 1. PRESENTATION DU PROJET

Le projet consiste en la création d'un entrepôt logistique composé de 9 cellules de stockage d'une superficie comprise entre 2 450 et 6 000 m<sup>2</sup>, d'une aire d'entreposage extérieure des palettes d'une surface de 6 000 m<sup>2</sup> et d'un auvent de stockage de bouteilles d'eau et de lait d'une surface de 4 000 m<sup>2</sup>. Le projet inclut également la création de locaux annexes (locaux sociaux, local de charge des batteries, locaux techniques,...), d'une station de distribution de carburant et d'une aire de lavage des poids lourds.

L'emprise au sol des bâtiments représentera une surface au plancher totale d'environ 60 000 m<sup>2</sup>, la superficie totale du site étant de 227 672 m<sup>2</sup>. La hauteur maximale de l'entrepôt sera de 17 mètres, la longueur d'environ 400 mètres (pour 77 portes de quai). Il est prévu d'accueillir 430 salariés sur le site. Une quantité maximale de 45 300 tonnes de marchandises pourra être stockée sur ce site. Les produits stockés seront des denrées alimentaires, des produits culturels et d'aménagement de la maison et des marchandises à base de bois ou de matières plastiques. Des produits dangereux seront également stockés dans l'entrepôt : liquides inflammables (acétone, parfum), eau de javel, aérosols,...

L'installation projetée sera implantée dans le parc d'activités de la Voie Romaine, au niveau de la ZAC de l'échangeur, situé au sud-ouest de la commune de BOURGES. Le terrain envisagé est bordé :

- au nord par un chemin rural puis des terrains agricoles ;
- au sud, par la rue Ferdinand de Lesseps puis par un bâtiment industriel ;
- à l'est, par la route départementale n° 400 puis par le parc d'activités de Beaulieu ;
- à l'ouest, par la rue de Suède puis par un entrepôt logistique.

Les habitations les plus proches se situent à 340 mètres au nord du site (quartier résidentiel de la commune de LA CHAPELLE SAINT URSIN), l'autoroute A71 à 250 mètres à l'ouest.

## 2. IDENTIFICATION ET HIERARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les enjeux environnementaux ont été correctement identifiés dans le dossier de demande d'autorisation remis par le pétitionnaire. 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 principaux font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

**Les enjeux environnementaux principaux, susceptibles d'être impactés par le projet, sont :**

- les conséquences d'un incendie ;
- le risque de pollution accidentelle des eaux et du sol ;
- l'impact du projet sur le trafic routier ;
- l'intégration du projet dans le paysage.

### **3. ANALYSE DE LA QUALITE DES ETUDES ET DES MESURES PRISES PAR LE PÉTITIONNAIRE POUR PRESERVER L'ENVIRONNEMENT DU SITE**

Les études présentées dans le dossier de demande d'autorisation comportent les éléments prévus par le Code de l'Environnement et couvrent l'ensemble des thèmes requis.

#### **3.1. Étude d'impact**

##### ***3.1.1. Analyse de l'état initial du site et de son environnement***

La description de l'état initial du site contient les informations appropriées. On y trouve toutes les rubriques nécessaires à une bonne présentation de l'environnement géographique, naturel et anthropique, ce qui permet de situer le projet dans son contexte. Le projet est décrit de façon claire à l'appui de cartes et de photographies. Aucun captage d'eau potable et aucun cours d'eau ne sont recensés à proximité immédiate du site.

Le projet, visible depuis l'autoroute A71 car situé à proximité d'un échangeur, est localisé à environ 5 km au sud-ouest de la cathédrale de BOURGES, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, dans une poche présentant encore un caractère agricole et naturel mais déjà fortement dégradée par la présence de bâtiments industriels très prégnants dans le paysage.

Le dossier dresse un état des lieux du trafic routier sur les principaux axes desservant le site d'implantation du projet (autoroute A71, routes nationales n° 142 et 151) à partir de données récentes, ces routes étant très fréquentées.

##### ***3.1.2. Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents de l'installation***

Le projet porte sur la possibilité de stocker diverses catégories de marchandises notamment combustibles et plastiques. Le dossier présente clairement le caractère polluant de ces produits qui sont susceptibles d'affecter la qualité du sol et des eaux souterraines en cas de déversement accidentel. L'étude montre également qu'en cas de sinistre, les eaux d'extinction d'un éventuel incendie sont susceptibles de présenter un caractère polluant (eaux chargées en produits résultant de la combustion et en matières solides imbrûlées) compte tenu de la nature de ces marchandises.

Le projet ne prévoit aucun prélèvement d'eau souterraine (le site sera raccordé au réseau public communal) ni aucun rejet direct d'eaux industrielles dans le milieu.

Le trafic routier lié au projet est estimé à 520 rotations de véhicules légers par jour et à 160 rotations de poids lourds pour les expéditions et réceptions de marchandises. Au regard des données figurant dans le dossier, le trafic serait ainsi augmenté au maximum de 8 % sur la route nationale n° 142.

L'environnement actuel du site est présenté en vues proches et lointaines depuis plusieurs points afin d'évaluer l'intégration paysagère du projet. Cependant, une seule vue depuis l'autoroute A71 est fournie et ne permet pas d'apprécier entièrement la présence de vues éventuelles sur la cathédrale de BOURGES.

##### ***3.1.3. Mesures prises par le pétitionnaire pour préserver l'environnement du site***

Selon les éléments du dossier, toutes les zones de transit et de stockage présentent un revêtement suffisamment étanche, empêchant une pénétration directe dans le sol en cas de déversement accidentel. De plus, les cellules de stockage ainsi que le local de charge des batteries seront équipés de capacités de rétention (internes et/ou externes) correctement dimensionnées et tenant compte des éventuelles incompatibilités, permettant ainsi d'éviter des infiltrations dans le sol.

Le principe de gestion des eaux du site permettra de traiter de façon satisfaisante les eaux collectées :

- les eaux sanitaires ainsi que les eaux industrielles seront évacuées vers le réseau communal d'assainissement (après un traitement préalable par des dispositifs appropriés pour les eaux industrielles) dont l'exutoire est la station d'épuration communale ;
- les eaux de toiture seront soit récupérées dans une réserve destinée au lavage de l'aire poids lourds et des locaux, soit acheminées vers un bassin de régulation étanche d'un volume de 6 000 m<sup>3</sup> avant rejet dans le réseau communal d'eaux pluviales du parc d'activités ; ce bassin est dimensionné pour récupérer les eaux d'extinction issues d'un éventuel incendie ainsi que les eaux pluviales d'occurrence décennale ;
- les eaux pluviales de ruissellement au niveau des surfaces imperméabilisées et de la station de distribution de carburant seront acheminées vers le bassin de régulation précité après avoir été préalablement traitées dans des séparateurs à hydrocarbures correctement dimensionnés et garantissant un rejet en hydrocarbures inférieur à 5 mg/l.

En cas d'incendie, le bassin de régulation sera isolé du réseau communal d'eaux pluviales, évitant ainsi tout rejet au milieu naturel d'eaux susceptibles d'être polluées. Le calcul du dimensionnement de ce bassin a été effectué selon une méthodologie reconnue et son volume sera suffisant pour confiner toutes les eaux

susceptibles d'être polluées. Les mesures prises par l'exploitant vis à vis du risque de pollution accidentelle des eaux et du sol par les eaux d'extinction et les déversements accidentels de produits dangereux sont donc adaptées et proportionnés aux enjeux.

Concernant le trafic routier, le site d'implantation est situé à proximité immédiate de l'autoroute A71, dans une ZAC ayant obtenu les autorisations administratives nécessaires aux activités génératrices de trafic, ce qui permettra de limiter au maximum l'impact sur le trafic routier des axes secondaires. Le trafic sera par ailleurs réparti sur l'ensemble de la journée (fonctionnement en 2x8 h ou 3x8 h).

Concernant l'intégration paysagère, le dossier précise clairement que le site respectera le cahier architectural et paysager du parc d'activités (des plantations sont ainsi envisagées). L'étude d'impact apporte des précisions concernant les couleurs des façades principales (teinte beige) qui visent à ce que le projet s'insère convenablement dans le parc d'activités notamment au regard de la hauteur projetée.

### **3.2. Articulation du projet avec les plans et programmes concernés**

Le dossier déposé par l'exploitant prend en compte de manière satisfaisante les plans et programmes concernés. Il s'articule ainsi notamment de manière compatible avec le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et le projet de Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la région Centre. Le système de gestion des eaux pluviales du projet est en accord avec les objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne et ceux du projet du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) « Yèvre-Auron ».

### **3.3. Analyse des conditions de remise en état du site**

Les mesures proposées par l'exploitant dans le cadre du réaménagement du site après cessation d'activité sont adéquates et compatibles avec un usage industriel futur. Les mesures proposées sont en cohérence avec les dispositions réglementaires du Code de l'Environnement.

### **3.4. Étude des 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. Le choix des phénomènes dangereux retenus est effectué par une méthode adaptée, corrélée par le retour d'expérience sur les incidents et accidents dans des installations similaires. Plusieurs scénarios d'accidents ont été identifiés et étudiés (incendie des différentes cellules de stockage générant des flux thermiques et des effets toxiques dus aux fumées d'incendie, fuite d'ammoniac au niveau des groupes froids,...). L'étude de dangers explicite correctement la probabilité, la cinétique, l'intensité des effets et la gravité des conséquences de ces accidents potentiels. La matérialisation des effets de ces accidents est modélisée en utilisant des données reconnues et avec des outils adaptés.

L'étude de dangers précise que plusieurs moyens de prévention et de protection seront mis en place pour limiter la probabilité d'occurrence ou les conséquences d'un éventuel incendie, notamment :

- dispositions constructives (murs coupe-feu, portes coupe-feu, exutoires de fumées, ...)
- moyens de lutte contre l'incendie adaptés à la nature des marchandises entreposées (extincteurs, robinets incendie armés et systèmes sprinkler installés et entretenus selon un référentiel reconnu) ;
- contrôle périodique des différents équipements de sécurité et des installations électriques.

Ces mesures sont adaptées à la nature des risques identifiés et cohérentes par rapport aux mesures habituellement mises en place dans ce secteur d'activité.

En cas de fuite d'ammoniac au niveau du local abritant les groupes froids, la modélisation met en évidence que le scénario de rupture guillotine d'une tuyauterie couplée au non fonctionnement du système de détection / extraction engendrerait des effets toxiques irréversibles à l'extérieur des limites de propriété, impactant une surface agricole d'environ 0,4 ha jouxtant le site. Il n'y aura donc pas de risque inacceptable pour les riverains ou les usagers des routes situées à proximité du projet. Concernant les effets thermiques liés aux incendies modélisés, l'étude de dangers met en évidence que les zones des effets létaux restent confinées dans l'enceinte du site. Malgré les mesures prises par le pétitionnaire, la modélisation fait apparaître par endroits des dépassements des flux thermiques rayonnés atteignant le seuil des effets irréversibles (non létaux) en dehors des limites de propriété, sur des parcelles non constructibles. Il n'y aura donc pas de risque inacceptable pour les riverains.

Selon les critères réglementaires d'appréciation de la maîtrise des risques accidentels prévue par le pétitionnaire correspondant à des dommages potentiels aux personnes à l'extérieur de l'établissement, le risque résiduel, compte tenu des mesures de maîtrise du risque qui seront mises en place, est acceptable.

### 3.5. Étude des risques sanitaires

L'analyse des effets sur la santé a été réalisée sous une forme qualitative conformément à la réglementation en vigueur. Le projet présente un risque acceptable pour la santé des populations riveraines compte tenu des connaissances scientifiques et techniques actuelles.

### 3.6. Résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude des dangers

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.

## 4. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

Le projet de construction d'une plate-forme logistique stockant des produits de grande consommation est motivé par :

- la situation géographique : le projet s'insérerait dans une zone d'activités autorisée, à proximité d'autres bâtiments industriels, ce qui limite ainsi son impact sur l'environnement ;
- la facilité d'accès : le terrain d'implantation envisagé est situé à proximité immédiate de l'autoroute A71 et de la route nationale n° 142, ce qui permettra de limiter au maximum les impacts du trafic routier poids lourds sur les axes secondaires.

Concernant l'intégration paysagère, bien que l'environnement de l'entrée sud-ouest de la ville soit déjà fortement impacté par la multiplication des bâtiments économiques et industriels et ne permette plus vraiment une mise en valeur des vues restantes sur le monument, une simulation visuelle depuis l'autoroute A71, au nord de l'ancienne voie romaine, aurait utilement pu être jointe au dossier afin d'apprécier la co-visibilité entre le projet et la cathédrale. Les simulations visuelles du projet montrant par ailleurs une prégnance visuelle importante du bâtiment liée à sa taille et à sa teinte majoritairement claire, l'intégration paysagère serait favorisée par l'emploi d'une teinte plus sombre.

## 5. CONCLUSION

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

Les impacts principaux sont bien identifiés et bien présentés. Le dossier prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement sur l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés.

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière détaillée les mesures pour supprimer et réduire les incidences du projet sur l'environnement. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse des enjeux environnementaux et les effets potentiels du projet.

Concernant les risques technologiques, enjeu principal de ce dossier, l'étude de dangers présente de manière détaillée les mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité et/ou la gravité des phénomènes dangereux susceptibles de se produire. Ces mesures, adaptées à la nature des risques identifiés, sont celles usuellement rencontrées dans ce secteur d'activité et imposées par la réglementation applicable aux entrepôts de logistique.

--=---

Le Préfet de Région

Pierre-Etienne BISCH

## ANNEXE

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et l'importance des enjeux potentiels vis-à-vis du projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale :

	Cotation de l'enjeu*	Commentaire et/ou bilan
Risques naturels	+	La zone d'implantation du projet n'est pas située en zone inondable. Elle est concernée par le phénomène de retrait-gonflement des argiles (aléa faible pour une bande au centre du site, aléa moyen sur une petite partie à l'ouest) et est située en zone de sismicité faible.
Faune, flore	0	Aucune espèce protégée n'a été identifiée dans le cadre de l'étude faunistique et floristique réalisée en avril 2009 dans le cadre de la création de la ZAC.
Milieus naturels	~	L'inventaire des zonages en matière de milieux naturels est correctement mené. Le site d'implantation est situé en dehors de tout périmètre de protection de ZNIEFF, ZICO ou NATURA 2000 : la zone naturelle la plus proche est située à 900 m à l'ouest (site NATURA 2000 « Coteaux, bois et marais calcaires de la champagne Berrichonne »).
Connectivité biologique	+	La zone d'implantation du projet se trouve en partie sur une zone de corridors diffus et un gîte à chiroptères d'importance nationale et régionale est situé à environ 500 m à l'est du projet. Le projet n'aura aucune incidence sur ces zones.
Consommation des espaces naturels et agricoles	+	La quasi-totalité du terrain d'implantation (227 000 m <sup>2</sup> ) est actuellement dédiée à la culture du colza mais située dans une zone du Plan Local d'Urbanisme réservée à l'urbanisation future pour des activités économiques.
Eaux superficielles et souterraines. Captages d'eau potable	++	Ces aspects sont développés dans le corps de l'avis.
Sols	++	
Air	+	L'établissement engendrera peu de risque de pollution atmosphérique en fonctionnement normal. Les seuls rejets atmosphériques recensés correctement dans le dossier seront les échappements des véhicules transitant sur le site, les gaz de combustion des groupes électrogènes et le dégagement d'hydrogène du local de charge des batteries.
Odeurs	0	Aucune odeur ne sera émise par les installations
Déchets	+	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 décrites.
Energies et changement climatique	+	La consommation électrique sera liée à la régulation de température dans l'entrepôt, à la charge des batteries et à l'éclairage. Au regard de la consommation électrique prévisionnelle, les émissions de gaz à effet de serre seraient de 230 tonnes équivalent carbone par an, soit un impact faible.
Risques technologiques	+++	Cet aspect est développé dans le corps de l'avis.
Santé	+	Le dossier précise que l'activité de logistique ne présente pas de risque sanitaire particulier.
Trafic routier	++	Cet aspect est développé dans le corps de l'avis.
Bruit	+	Le projet ne prévoit aucune émergence de bruit supérieure à la réglementation dans les zones à émergence réglementée, les habitations les plus proches se situant à 340 m du site.
Émissions lumineuses	~	Les émissions lumineuses prévues par le projet restent limitées.
Patrimoine architectural, historique Paysages	++	Le site d'implantation n'est pas situé dans un secteur faisant l'objet de protection à l'égard des monuments historiques classés ou inscrits au patrimoine mondial (la cathédrale de Bourges étant située à 5 km au nord est du site). Cet aspect est développé dans le corps de l'avis.

\* Hiérarchisation des enjeux potentiels :

+++ : très fort

++ : fort

+ : faible

~ : présent mais très faible

0 : pas concerné

Cette hiérarchisation est établie de manière relative à l'établissement et ne saurait constituer une cotation absolue.

