

**REPONSES A L'AVIS DE LA MRAE EMIS DANS LE CADRE DE
L'INSTRUCTION DU DOSSIER DE DEMANDE
D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**



**GLP CDP I FRANCE HOLDCO
RUE DES CHARMES – ZAC PORTE DE TOURAINE
37110 AUTRECHE**

Affaire n°2021/07/052

Révision	Date	Rédacteur	Validateur
0	04/04/2022	M. PENVEN 	J. LHERMITTE 



PREAMBULE

La société GLP CDP I FRANCE HOLDCO souhaite construire au sein de la ZAC Porte de Touraine sur la commune d'AUTRECHE (37), un entrepôt de stockage de matières combustibles non dangereuses. Préalablement à son développement, le projet doit obtenir les autorisations administratives nécessaires : un dossier d'autorisation environnementale a été déposé à cet effet par télédéclaration le 16 Novembre 2021.

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 18 mars 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de la société GLP CDP FRANCE HOLDCO susvisé.

L'avis délibéré de la MRAE Centre-Val de Loire a été rendu le 18 mars 2022 (avis n°2022-3529) et publié sur le site internet des MRAE.

Le présent mémoire détaille les réponses apportées par GLP CDP I FRANCE HOLDCO aux observations et recommandations détaillées dans cet avis.



1. PREAMBULE RELATIF A L'ELABORATION DE L'AVIS

Absence d'observations.

2. CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET

Absence d'observations.

3. PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIES PAR L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Les principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine listés dans l'avis de la MRAE concernent :

- ❖ le trafic routier et les nuisances associées ;
- ❖ les nuisances sonores ;
- ❖ l'impact sur la biodiversité ;
- ❖ les risques technologiques (développés dans le chapitre VI « Étude de dangers »).

Ces enjeux ont fait l'objet d'observations de la MRAE, reprises dans les paragraphes qui suivent. Les réponses du pétitionnaire ont directement été apportées dans les paragraphes concernés.

4. QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT

4.1. DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL

Absence d'observations.

4.2. EFFETS PRINCIPAUX QUE LE PROJET EST SUSCEPTIBLE D'AVOIR SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGEES POUR LES EVITER, LES REDUIRE OU LES COMPENSER

Compte tenu de l'augmentation du trafic et du risque de saturation du péage au niveau de l'A10, l'autorité environnementale recommande, pour des raisons de sécurité, de mettre en œuvre les adaptations du réseau routier avant le début d'exploitation de l'entrepôt.

Concernant la gestion du trafic, GLP précise dans un premier temps qu'une zone d'attente PL (10 places) est prévue dans le site avant le passage du poste de garde, de sorte à éviter que des poids lourds ne viennent attendre à l'extérieur du site, au sein de la ZAC. Aucune congestion du trafic au niveau des voiries d'accès de la ZAC et liés à l'exploitation du bâtiment ne sera tolérée par GLP.

Dans un second temps, en ce qui concerne l'augmentation du trafic depuis la sortie de l'A10 par le péage de Amboise-Château Renault, l'étude de trafic réalisé par CDVIA en octobre 2021 précise que "les réserves de capacité au carrefour du diffuseur sont correctes [...]". Selon GLP, il apparaît trop prématuré à ce stade de la conception du projet de réaliser des travaux d'infrastructure. CDVIA indique par ailleurs dans son étude que "la réalisation d'un giratoire à cet endroit pourra être analysée par les services compétents." Rajoutons d'autre part que l'estimation du trafic a été majorée pour prendre en compte le scénario le plus défavorable.

En conclusion, rien ne semble justifier à ce stade de réaliser à court et moyen terme des travaux d'aménagement du réseau routier au droit du péage. Cela étant précisé, GLP sera vigilant au moment de la livraison et exploitation du bâtiment, de l'évolution du trafic, en partenariat avec les collectivités et gestionnaires des voiries concernées.



L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des propositions de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050¹.

L'autorité environnementale précise également que : « Le dossier n'évalue cependant pas quantitativement les émissions globales de gaz à effet de serre ».

Concernant les consommations énergétiques et mesures de compensation associées :

Le projet de la société GLP CDP I France HOLDCO est conçu de sorte à limiter les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre liées. Les principales mesures mises en place et les consommations d'énergie attendues sont détaillées ci-après.

Comme précisé dans l'étude d'impact, le projet vise une certification a minima BREEAM Very Good. Cette certification renforce notamment les engagements de construction d'un bâtiment avec une gestion optimisée des consommations énergétiques.

❖ Entrepôt :

L'entrepôt ne sera pas chauffé au sens de la réglementation thermique : il sera maintenu hors gel. Ainsi, les consommations les plus importantes sont celles dues à l'éclairage. Afin de les réduire au maximum, des lanternes supplémentaires seront présents en toiture pour optimiser l'éclairage naturel. L'éclairage artificiel sera assuré par des LED à très faible consommation. Malgré les faibles besoins de chauffage (chauffage hors gel uniquement), la zone entrepôt sera isolée.

❖ Bureaux :

La conception des bureaux sera optimisée de sorte à limiter les besoins de chauffage et de climatisation des bureaux, tout en garantissant le confort d'été pour les utilisateurs. Ces optimisations combinées aux panneaux photovoltaïques installés sur l'entrepôt placeront les bureaux au niveau des bâtiments à énergie positive.

❖ Eclairage :

Comme présenté au chapitre 10.2 de l'étude d'impact, le projet prévoit les mesures compensatoires suivantes pour limiter les émissions lumineuses et notamment :

- L'éclairage sera réalisé uniquement par LED ;
- Le rendement lumineux sera supérieur à 60 lumens/watt ;
- Les installations seront conformes à l'Arrêté du 27 Décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses, aux normes CIE 126 et CIE 150 sur la pollution lumineuse nocturne, ainsi qu'au référentiel DARKSKY ;
- Plusieurs circuits d'éclairage sont prévus : cela permet d'allumer par exemple les zones de stationnement séparément des façades.

A noter qu'il n'y a aucun besoin ou volonté d'éclairer le site pour le rendre visible depuis les axes routiers alentours dans un but publicitaire.

❖ Généralités :

Afin de s'assurer de la pérennité de ces mesures, toutes les consommations énergétiques seront comptées et pilotées par poste de consommation. Aussi, avant la livraison, une thermographie et un plan de commissionnement permettront de s'assurer de la bonne mise en œuvre des mesures présentées ci-dessus.

¹ 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.



Pour rappel le projet prévoit aussi l'implantation de panneaux photovoltaïques en toiture. L'électricité ainsi produite sera réinjectée sur le réseau électrique. Au total, 50% de la surface disponible de la toiture comportera des panneaux, soit approximativement 17 454 m². Le rendement d'1 m² de panneau varie entre 180 à 226 Wc, ainsi l'installation correspondra à une puissance installée de 3,142 MWc à 3,944 MWc. Ces panneaux produiront annuellement 3 700 MWh soit un gain d'émissions de gaz à effet de serre de 236 t CO₂eq/an.

Réflexions sur le multimodal :

Il faut souligner que la parcelle du projet porté par la société GLP CDP I FRANCE HOLDCO n'est pas connectée aux réseaux ferré et fluvial, et qu'aucune voie de communication de ce type n'est présente à proximité de la ZAC.

De plus, les locataires exploitant ce type d'entrepôt stockent généralement des marchandises diverses se prêtant peu à une logistique « de masse ».

Ce sont les raisons pour lesquelles ces alternatives au transport terrestre n'ont pas été étudiées dans le cadre du dossier.

Concernant l'estimation des émissions de gaz à effet de serre :

Une estimation de l'impact carbone du projet a été réalisée selon la méthode d'analyse du cycle de vie. Cet impact comprend :

- ❖ « CONSTRUCTION » : le cycle de vie des produits de construction,
- ❖ « EXPLOITATION » : une estimation des émissions associées liées à l'exploitation du bâtiment.

Cette estimation ne prend pas en compte les émissions liées au transport des marchandises lors du site en exploitation (émissions du trafic annuel sur la zone d'étude d'ores et déjà évaluées dans l'étude d'impact, au chapitre 5.3.2).

Les résultats obtenus sont synthétisés dans le tableau qui suit, en considérant une durée de vie de la plateforme de 50 ans.

	Postes	Estimation GES (en teqCO ₂)	
CONSTRUCTION	VRD	3 310	18 680
	Fondations, dallage	3 800	
	Ossature	900	
	Toiture	4 470	
	Compartimentage	1 210	
	Parois extérieures	1 320	
	Finitions intérieures	170	
	Chauffage-Ventilation	1 010	
	Electricité	2 330	
	Protection incendie	160	
	<i>Autres</i>	<i>0</i>	
EXPLOITATION	Maintien hors gel pour raisons de sécurité	23 100	25 800
	Eclairage LED	1 800	
	Autres	900	
TOTAL		44 480	



Les émissions de gaz à effet de serre (hors trafic) sont donc estimées à 44 480 teqCO₂ pour une durée de vie de l'entrepôt de 50 ans, soit 706 kgeqCO₂/m².

5. ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse des solutions de substitution raisonnables.

Le projet logistique porté par la société GLP CDP I FRANCE HOLDCO est situé dans la ZAC Porte de Touraine à AUTRECHE. Le choix géographique du terrain découle de plusieurs paramètres :

❖ Paramètre géostratégique :

La localisation du projet répond à un besoin logistique dans la région (position barycentrique sur le territoire national). La logistique joue le rôle d'irrigateur de l'économie française. Non loin du marché logistique orléanais aujourd'hui arrivé à maturité et proche de la saturation, la région Centre-Val-de-Loire a été identifiée par les acteurs logistiques comme un nouveau marché d'extension. Le département d'Indre-et-Loire en particulier, représente pour GLP une zone à fort potentiel, avec son réseau routier et son tissu industriel.

❖ Paramètre économique-démographique : L'offre d'emplois créée par le projet logistique porté par GLP CDP I FRANCE HOLDCO s'inscrira dans le bassin de main d'œuvre local établi. Par ailleurs, cette opportunité pourra engendrer à terme des **externalités positives** dans la zone avec la création de services annexes (restauration, conciergerie, crèches par exemple).

❖ Paramètre infrastructurel (accessibilité) :

Le terrain est situé juste à la sortie de l'autoroute A10 et les infrastructures routières sont dimensionnées pour supporter et accueillir des flux de poids-lourds. Du fait de la proximité du terrain à l'autoroute A10 (< 2 km), **les éventuelles nuisances liées au trafic en dehors de l'axe autoroutier y sont par conséquent fortement réduites.**

❖ Paramètre urbanistique et environnemental :

Soucieux des enjeux écologiques, GLP vise à minimiser l'impact de ses projets sur l'environnement. En s'implantant dans la ZAC Porte de Touraine, **GLP CDP I FRANCE HOLDCO se positionne dans une zone établie pour accueillir des projets logistiques et industriels.** Aussi, les enjeux environnementaux (biodiversité, archéologie préventive, agriculture...) ont déjà été appréhendés et traités par l'aménageur dans le cadre de la création de la ZAC Porte de Touraine. L'implantation du projet porté par GLP CDP I FRANCE HOLDCO s'inscrit dans une **cohérence territoriale** qui répond aux préoccupations gouvernementales (homogénéisation et densification des activités logistiques dans une zone prévue à cet effet). Enfin, l'insertion paysagère sera soignée avec la charte graphique de GLP (façades en dégradé de bleu qui se fond dans les couleurs du ciel). Le bâtiment projeté s'intégrera dans son environnement. Des aménagements paysagers sont également prévus (bande boisée fruitière avec bosquet au contact des habitations au Nord-est ; haie bocagère et bande bocagère constituée d'une haie vive et d'arbres fruitiers au Nord-ouest). Ces aménagements seront réalisés en conformité avec les règles d'urbanisme en vigueur et les orientations architecturales de la ZAC. Ils sont également en phase avec la charte « *d'engagements réciproques entre l'Etat et les membres de l'association AFILOG, acteurs de l'immobilier logistique pour la performance environnementale et économique de l'immobilier logistique français* », en particulier l'engagement A.6.4 relatif aux eaux pluviales et à la biodiversité. Cette charte, signée en juillet 2021, est présentée en annexe du dossier de demande d'autorisation environnementale.



En outre, les enjeux environnementaux du projet de la société GLP CDP I FRANCE HOLDCO sont maîtrisés, comme le démontre le dossier de demande d'autorisation environnementale, en particulier l'étude d'impact.

Au vu des nombreux atouts présentés par la zone dans laquelle s'implante le projet de la société GLP CDP I FRANCE HOLDCO, aucune autre solution en ce qui concerne l'implantation même du projet n'a été étudiée.

6. ETUDE DE DANGERS

L'autorité environnementale recommande que la procédure permettant l'information du concessionnaire autoroutier en cas de départ de feu soit effective avant le début d'exploitation de l'entrepôt.

La procédure d'information du concessionnaire autoroutier, prévue au chapitre 4.2.3.2 de l'étude des dangers, sera mise en place avant le début d'exploitation de l'entrepôt.

7. RESUMES NON TECHNIQUES

Absence d'observations.

La MRAE indique toutefois dans son avis que : « le résumé non technique de l'étude d'impact est traité en tableaux ce qui rend sa lecture peu aisée. »

La présentation du résumé non technique de l'étude d'impact sous forme de tableau permet de présenter de façon uniforme les différents éléments présentés dans le corps de l'étude d'impact pour chaque thème abordé. Ainsi, le tableau reprend de façon succincte :

- ❖ Les données de l'état initial,
- ❖ Le type d'effet attendu par le projet (direct ou indirect, temporaire ou permanent),
- ❖ Le cas échéant, la hiérarchisation de l'effet résiduel après la mise en œuvre des mesures proposées dans l'étude (positif, très faible, faible, modéré ou fort),
- ❖ Le cas échéant, le type de mesure mise en œuvre (éviter, réduire voire compenser),
- ❖ Le cas échéant, la synthèse des principales mesures mises en œuvre dans le cadre du projet.

L'utilisation d'un code couleur pour coter les effets résiduels permet d'interpeller directement le lecteur par un effet visuel, afin qu'il se rende compte des thématiques les plus impactantes sur l'environnement.

Ainsi, la présentation du résumé non technique de l'étude d'impact sous forme de tableau permet d'avoir une lecture uniforme et pratique des différents thèmes et enjeux présentés dans le corps du dossier.

8. CONCLUSION

Absence d'observations complémentaires à celles déjà listées aux paragraphes précédents.

