

Réponse à l'avis de la MRAE

Plateforme logistique de Bléré

Contexte

La société BATILOGISTIC a déposé un dossier de demande d'autorisation environnementale pour la réalisation d'une plateforme logistique sur un terrain d'environ 17,3 hectares au sein de la ZAC Sublaines – Bois Gaulpied sur la commune de Bléré (37 150), dans le département d'Indre-et-Loire, en région Centre-Val de Loire.

Le dépôt du dossier a été effectué le 27 septembre 2024 et complété le 31 janvier 2025.

La Mission Régionale d'autorité environnementale (MRAe) s'est réunie le 21 mars 2025 afin d'émettre un avis délibéré sur l'étude d'impact du projet (avis n°2024-5079 du 28 mars 2025). Les réponses apportées par la société BATILOGISTIC à l'avis de la MRAe sont détaillées dans ce document.

Recommandations de la MRAe et réponses de BATILOGISTIC

Afin de faciliter la lecture et la compréhension du public sur le dossier présenté en enquête publique, nous avons fait le choix de modifier l'étude d'impact sur la base des éléments décrits dans ce mémoire de réponse. L'étude d'impact est ainsi autoportante.

Afin de permettre au lecteur d'identifier les modifications apportées à l'étude d'impact version enquête publique comparativement à celle sur laquelle la MRAe a émis son avis, les changements apportés apparaissent clairement : les paragraphes ajoutés sont écrits en orange et les parties supprimées sont barrées.

1. Qualité de l'air

Avis MRAe :

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'étude d'impacts, afin de déterminer sans ambiguïté l'impact du projet sur la qualité de l'air de la commune d'implantation.

Réponse de BATILOGISTIC :

La qualité de l'air sur la commune de Bléré a été déterminée grâce aux données de l'association Lig'Air (voir paragraphe 2.6.3 de l'étude d'impact). Il est estimé que les concentrations moyennes annuelles mesurées à Bléré sont de :

- 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules $\text{PM}_{2,5}$;
- 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules PM_{10} ;
- 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le dioxyde d'azote (NO_2).

Les rejets émis par les véhicules légers ont été estimés à 516 g/jour de NO_x et 27 g/jour de PM à partir des données du Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires et de l'INSEE.

Il est également estimé que le trafic poids-lourds génèrera, par jour, environ 596 kg de CO_2 , 402 g de NO_x , 15 g de COVNM, 4 g de SO_2 et 6 g de PM. Ces estimations ont été obtenues avec l'outil EcoTransITWorld.

Comme indiqué au paragraphe 3.7.1.1. de l'étude d'impact, il est difficile de conclure quant à l'impact global des émissions sur la qualité de l'air car les valeurs mesurées sur la commune de Bléré sont exprimées en concentration ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) dans l'air de polluants et non en masse (g/jour ou kg/jour). La conversion de masse en concentration nécessiterait notamment de prendre en compte la densité des composés et la circulation des masses d'air.

Cependant, en prenant des hypothèses, il est possible de déterminer une évolution des concentrations mesurées sur la commune de Bléré en considérant l'augmentation maximale attendue du trafic routier induite par le projet.

À noter que les calculs ci-dessous ont été réalisés uniquement pour les polluants atmosphériques présentés au paragraphe 2.6.3 de l'étude d'impact pour lesquels des concentrations moyennes annuelles sont disponibles.

Le Plan Climat-Air-Énergie de Bléré-Val de Cher comprend une estimation de la répartition des émissions de polluants atmosphériques par secteur à l'échelle de la Communauté de Communes Bléré-Val de Cher (Figure 1). En faisant l'hypothèse d'une répartition égale sur tout le territoire du PCAET, et donc à

l'échelle de la commune de Bléré, il est possible de calculer la part des concentrations en polluants atmosphériques mesurées liées au transport routier.

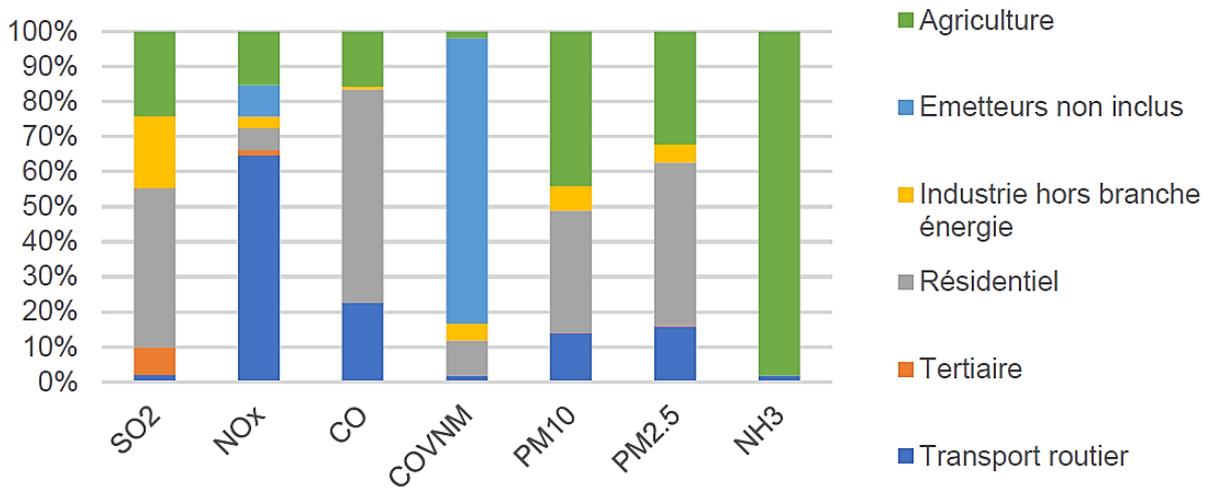


Figure 1 : Répartition des émissions de polluants atmosphériques par secteur (Source : PCAET CCBVC, février 2020)

En considérant que les concentrations liées au transport routier mesurées à Bléré sont identiques en tout point de la commune, induisant une émission homogène des polluants atmosphériques à l'échelle de la commune, et en prenant en compte l'augmentation maximale estimée du trafic routier au niveau de la commune (2,05% sur la D31 au niveau l'entrée Sud de la ZAE - voir tableau 24 de l'étude d'impact), il est possible d'estimer les concentrations annuelles à Bléré liées au transport routier en considérant l'augmentation du trafic induite par le projet.

Tableau 1 : Estimatif des flux de véhicules légers et poids lourds sur la circulation

Polluant	Pourcentage des émissions annuelles liées au transport routier à l'échelle de la CCBVC	Concentrations annuelles actuelles à Bléré (µg/m ³)	Concentrations annuelles à Bléré liées au transport routier (µg/m ³)	Augmentation maximale estimée du trafic à Bléré induite par le projet	Concentrations annuelles à Bléré liées au transport routier en considérant l'augmentation du trafic induite par le projet (µg/m ³)
NO _x	64%	6	3,84	2,05%	3,92
PM ₁₀	14%	10	1,4		1,43
PM _{2,5}	16%	8	1,28		1,31

On obtient ainsi, en considérant le trafic engendré par le projet, des concentrations annuelles en NO_x, PM₁₀ et PM_{2,5} de respectivement, 3,92 µg/m³, 1,43 µg/m³ et 1,31 µg/m³.

D'après la Figure 2 ci-dessous, reprise du paragraphe 2.6.3 de l'étude d'impact, les concentrations estimées en considérant le trafic engendré par le projet (celui-ci étant le principal impact attendu sur la qualité de l'air) ne montrent pas de dégradation de la qualité de l'air au niveau de la commune de Bléré. La qualité de l'air restera globalement bonne.

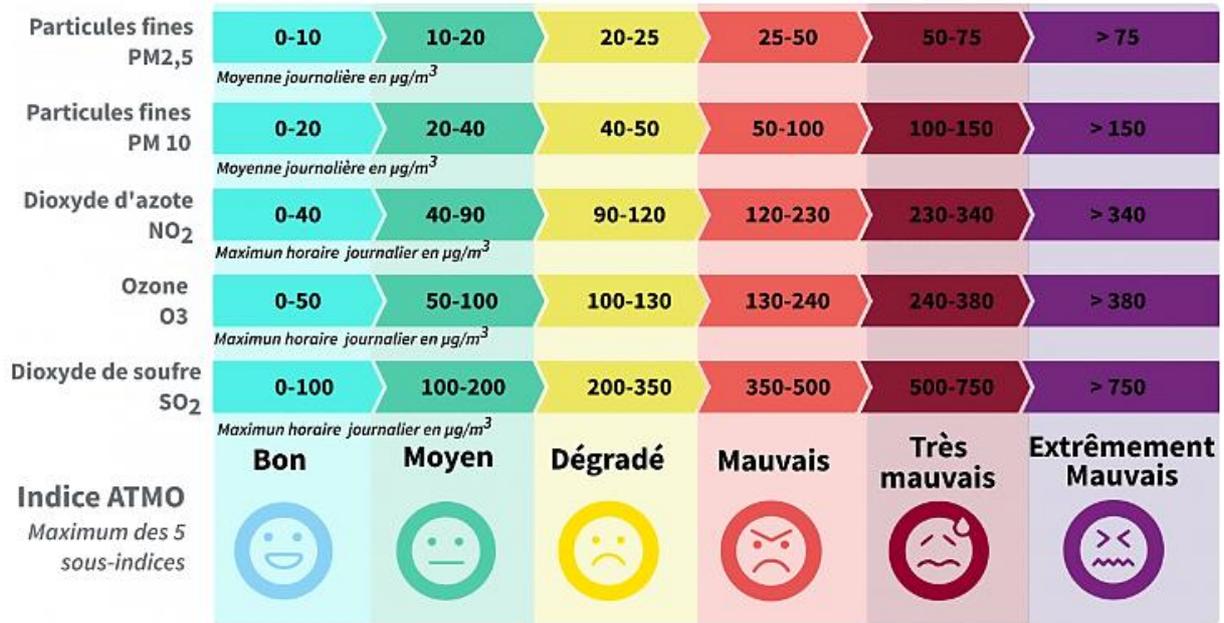


Figure 2 : Classification de l'indice ATMO (Source : INTERQual'Air)

Un paragraphe 3.7.3 a été ajouté à l'étude d'impact afin d'intégrer ces éléments.

2. Bilan carbone

Avis MRAe :

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impacts par une analyse quantitative des mesures de réduction et de compensation afin de confirmer l'adéquation avec l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Réponse de BATILOGISTIC :

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet sont estimées comme suit :

- 7 784 t CO₂ eq/an incluant :
 - ❖ 7 344 t CO₂ eq/an pour le transport poids-lourds ;
 - ❖ 403 t CO₂ eq/an pour les véhicules légers des collaborateurs ;
 - ❖ 37 t CO₂ eq/an pour l'électricité nécessaire au fonctionnement du bâtiment.

Ces 37 tonnes sont calculées d'après l'étude RE2020 réalisée pour les 4 blocs de bureaux, de l'estimation de la consommation d'énergie des entrepôts (hors gel) selon les retours d'expérience, et en considérant un cas plutôt défavorable pour le calcul (entrepôts chauffés alors qu'il n'est pas prévu actuellement d'installer d'équipement de chauffage dans les entrepôts). Il est également pris un facteur d'émission national pour le calcul (mix moyen électrique en France continentale de 52 g CO₂ eq/kWh - Source : ADEME, 2022). La production d'électricité du site n'est pas déduite dans le calcul.

- 55 981 t CO₂ eq sur tout le cycle de vie du bâtiment, ce qui est une estimation des émissions de GES des bâtiments du projet en se basant sur les nombreuses analyses de cycle de vie (ACV) faites par le Groupe en suivant la norme EN 15978. Ces émissions prennent en compte toutes les étapes du cycle de vie d'un bâtiment, « du berceau à la tombe », découpées comme suit :

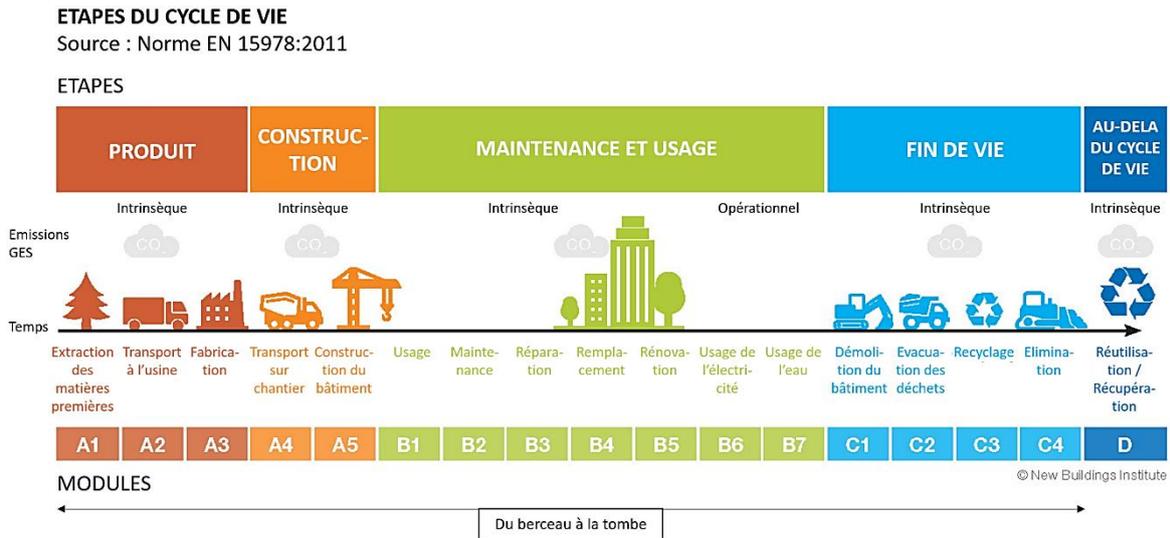


Figure 3 : Étapes du cycle de vie (Source : <https://community.carbonleadershipforum.org/>, traduit en français par le Groupe FM)

D’après les études menées précédemment par le Groupe, il est estimé que, pour un projet logistique, les émissions de GES se répartissent comme suit :

- environ 70% sur les étapes A1 à A5 (jusqu’à la livraison du bâtiment) ;
- environ 27% sur les étapes B1 à B7 (les 50 ans de « vie » du bâtiment) ;
- environ 3% sur les étapes C1 à C4 (déconstruction, démolition du bâtiment et traitement des déchets) ;
- l’étape D n’est pas prise en compte ici ; elle représente des bénéfices au-delà du cycle de vie qui seraient favorables au projet mais trop incertains et à un horizon de temps très lointain.

Sur les étapes durant l’utilisation du bâtiment (B1 à B7), cela correspondrait à 15 115 t CO₂ eq sur 50 ans, soit environ 302 t CO₂ eq/an. Ces 302 tonnes correspondent à l’utilisation d’énergie (les 37 tonnes précédemment expliquées), aux émissions de GES liées à l’usage de l’eau (étape B7), mais aussi aux étapes « très » émettrices telles que le remplacement (étape B4) et la rénovation (étape B5). En effet, chaque matériau du bâtiment a une durée de vie propre, pouvant être inférieure aux 50 ans de la vie du bâtiment. C’est le cas par exemple de la peinture, qui est calculée pour être refaite tous les 10 ans (son impact en GES est donc pris en compte 5 fois). Il en est de même pour d’autres matériaux (carrelage, moquette...) ou équipements (luminaires, robinets...). Ces émissions de GES sont prises en compte dans les étapes B4 et B5, selon les cas, et comptent pour une partie significative des émissions GES durant les 50 ans de la vie du bâtiment.

S’il devait être additionné toutes les émissions de GES du projet, directes et indirectes, on obtiendrait alors :

Tableau 2 : Émissions de gaz à effet de serre annuelles liées au projet

Source d'émission	Émissions de CO ₂ eq liées au projet (en t/an)
Electricité nécessaire au fonctionnement du bâtiment	37
Maintenance et usage du bâtiment hors électricité	265
Transport poids-lourds	7 344
Véhicules légers des collaborateurs	403
Total	8 049

Ces émissions ne prennent pas en compte les émissions évitées par l'installation photovoltaïque dans la production d'électricité bas carbone.

Il n'est pas possible à ce stade de quantifier précisément les mesures de réduction d'énergie liées aux opérations de transport qui seront associées à l'exploitation du site. En revanche, le projet s'inscrit dans une dynamique de conformité aux exigences environnementales actuelles et futures, telles que définies par la réglementation française et européenne, ainsi que par les feuilles de route professionnelles de la filière.

Le bâtiment est conçu pour répondre aux standards les plus exigeants en matière de performance énergétique (notamment via l'application de la RE2020) et pour permettre une logistique bas carbone grâce à des aménagements adaptés : pré-équipement pour les infrastructures de recharge électrique, modularité des espaces, gestion optimisée des flux, production d'électricité grâce à l'installation de panneaux photovoltaïques, etc.

Par ailleurs, les perspectives d'évolution de la filière transport/logistique sont claires et soutenues par une dynamique sectorielle structurée. À ce titre, le projet s'inscrit dans la lignée d'engagements de la profession comme par exemple les engagements de l'Union TLF (Transport et Logistique de France), dont la feuille de route de transition énergétique du transport routier de marchandises (2022) formalise une trajectoire commune vers la décarbonation, notamment via :

- La montée en puissance des motorisations alternatives (électrique, GNV/bioGNV, hydrogène...);
- L'électrification progressive des usages logistiques ;
- L'optimisation du taux de chargement, du remplissage et des distances parcourues ;
- L'usage croissant de carburants alternatifs d'ici 2030, avec un objectif de 10 % de l'énergie consommée issue de sources renouvelables dès 2025 ;
- Le renforcement des capacités d'intermodalité et de report modal vers le ferroviaire ou le fluvial.

Les engagements collectifs portés illustrent la manière dont le secteur anticipe les obligations réglementaires et s'organise pour atteindre les objectifs nationaux de neutralité carbone.

Ainsi, même si une quantification fine des réductions d'émissions liées aux futures opérations logistiques ne peut être fournie à ce stade, le projet est structuré pour être pleinement compatible avec ces trajectoires nationales et sectorielles. Il s'inscrit dans un cadre robuste et évolutif qui garantit une mise en conformité continue avec les politiques publiques de transition énergétique, assurant ainsi sa pertinence environnementale à l'horizon 2050.

3. Bruit

Avis MRAe :

L'autorité environnementale recommande de réaliser une vérification des niveaux sonores inhérents à la plateforme logistique. Ces vérifications sont à effectuer pendant une période représentative de l'activité de la plateforme.

Réponse de BATILOGISTIC :

Une étude présentant l'état initial acoustique du projet a été réalisée sur le terrain par le bureau d'étude SPC Acoustique. Celle-ci est trouvable en annexe 9 de l'étude d'impact.

Afin de définir l'impact sonore du projet en phase exploitation, et notamment des équipements techniques des bureaux installés dans l'espace entre la toiture des bureaux et la toiture des bâtiments (VRV et CTA), une simulation acoustique vis-à-vis du voisinage le plus proche (ZER) a été réalisée par le bureau d'études CITAE dans le cadre de la certification BREEAM®. Celle-ci est trouvable en annexe 10 de l'étude d'impact.

Comme indiqué au paragraphe 8.8.1., une nouvelle campagne de mesures acoustiques sera réalisée aux points repérés dans l'état initial dans les trois mois suivant la mise en service afin de confirmer l'absence de nuisances sonores. Une éventuelle non-conformité engendrera une recherche des sources sonores responsables. Des dispositions spécifiques à ces installations et/ou activités seront engagées.

Des mesures supplémentaires pourront être réalisées ultérieurement selon les dispositions prévues dans l'arrêté préfectoral du site.

4. Justification du choix retenu

Avis MRAe :

L'autorité environnementale recommande au porteur de projet de présenter une analyse des solutions de substitution à l'échelle d'un territoire pertinent.

Réponse de BATILOGISTIC :

Comme indiqué au paragraphe 7 de l'étude d'impact, des recherches d'entrepôts existants qui seraient ouverts à la vente, de friches industrielles ou de terrains vierges ont été effectuées. Ces recherches ont concerné toute la région autour de Tours.

En raison notamment d'une raréfaction des fonciers disponibles, de la présence de règles d'urbanisme contraignantes ou ne permettant pas ce type de projet, de la présence d'enjeux importants (zones naturelles protégées, habitations...) ou de l'absence de bassins d'emploi ou de grands axes de circulation à proximité, aucun autre terrain permettant d'accueillir ce type de projet n'a pu être retenu dans la région.

Le présent terrain de 17,3 ha étant localisé à proximité du bassin d'emploi de Tours et de l'autoroute A85, dans une ZAC en développement prévue entre autres pour des activités logistiques. Les impacts de la ZAC ayant été étudiés en amont de sa création et celle-ci ayant été validée par les autorités, ce terrain a été retenu par BATILOGISTIC.

Notons par ailleurs, qu'au cours de son développement, le projet a évolué afin de prendre en compte les différents enjeux liés au terrain (loge de vigne, compensation agricole, infiltration des eaux pluviales...).

5. Étude de dangers

Avis MRAe :

L'autorité environnementale recommande que le pétitionnaire informe les propriétaires des terrains impactés par le projet.

Réponse de BATILOGISTIC :

Les parcelles cadastrales au Sud et à l'Est du projet appartiennent à la Communauté de Communes Bléré-Val de Cher qui suit déjà le projet et son avancement. Des courriers ont été envoyés aux propriétaires des parcelles agricoles pouvant être impactées par le projet afin de les informer de l'existence du projet et de la possibilité de consulter le dossier lors de l'enquête publique.