



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Centre-Val de Loire  
sur le projet de la société Parcolog Gestion pour l'exploitation  
d'un entrepôt de stockage de marchandises diverses  
située sur le territoire de la commune de Beaugency (45)  
Autorisation environnementale**

n°2021-3506

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

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 15 avril 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de la société Parcolog Gestion pour l'exploitation d'un entrepôt de stockage de marchandises diverses, située sur le territoire de la commune de Beaugency (45).

Étaient présents et ont délibéré : Sylvie BANOUN, Corinne LARRUE, Christian LE COZ et Caroline SERGENT.

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.

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 la Mission régionale d'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.

## II. Contexte et présentation du projet

La société Parcolog Gestion a déposé<sup>1</sup> un dossier de demande d'autorisation environnementale pour un projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt de stockage de marchandises diverses sur le territoire de la commune de Beaugency, dans le département du Loiret.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du 7 juillet 2021 du préfet de région à la suite d'un examen au cas par cas. La décision de soumission à évaluation environnementale était motivée par l'existence d'enjeux générés par les transports et déplacements ainsi que les nuisances associées (bruit, pollution de l'air, etc.).



*Localisation du projet et du parc d'activités Acti-Loire  
(source : dossier, étude d'impact, page 6)*

Le projet sera implanté au sein du parc d'activités Acti-Loire, constitué aujourd'hui sur des terres agricoles. Les constructions, les aménagements et les espaces végétalisés occupent une surface d'environ 14 ha.

Le site est bordé au nord et à l'est par des terres agricoles, au sud par la route départementale RD 918 et des entreprises industrielles et enfin à l'ouest par des terrains agricoles et un secteur pavillonnaire.

La plateforme d'une surface plancher totale d'environ 65 000 m<sup>2</sup> est destinée au stockage de marchandises diverses. Le projet consiste en la création de neuf cellules de surface comprise entre 3 348 et 8 766 m<sup>2</sup>, représentant un volume total d'environ 845 500 m<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Dossier déposé le 16 novembre 2021, complété le 24 février 2022.

Compte tenu de la nature et des quantités des produits susceptibles d'être présents, la plateforme ne relèvera pas du statut « Seveso ».



*Implantation du bâtiment (source : dossier, note de présentation non technique, page 7)*

D'après les éléments du dossier, l'exploitation sera possible 24 heures sur 24, six jours sur sept (pas d'activité le dimanche) et ce, toute l'année.

Les habitations les plus proches sont situées à environ 150 m au nord-ouest du terrain d'assiette.

L'autorité environnementale rappelle que la soumission à évaluation environnementale était motivée notamment par l'absence de prise en considération des enjeux liés au changement climatique dans le dossier. Or, le maître d'ouvrage fait usage de l'article 1er de l'arrêté ministériel du 5 février 2020 (principalement en raison de la présence possible de liquides inflammables) pour ne pas mettre en place des panneaux photovoltaïques. Compte tenu des surfaces de toitures de l'entrepôt susceptibles d'accueillir des panneaux, il convient de justifier la nécessité spécifique d'entreposage de liquides inflammables. En l'absence de besoin précis, il pourra en effet être considéré que le maître d'ouvrage ne peut faire appel à une disposition dérogatoire par nature exceptionnelle.

**L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de ne pas stocker de liquides inflammables dans certaines cellules qui pourront dès lors accueillir des panneaux photovoltaïques en toiture.**

### **III. 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.

Du fait de la nature du projet, les principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine concernent :

- le trafic routier et les nuisances associées (bruit et qualité de l'air notamment) ;
- le changement climatique ;
- la consommation d'espaces naturels et agricoles ;
- les risques technologiques (développés dans le chapitre VI « Étude de dangers »).

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

Les études présentées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale comportent les éléments prévus par le code de l'environnement et couvrent l'ensemble des thèmes requis. Les enjeux environnementaux ont été clairement identifiés dans le dossier de demande d'autorisation remis par le pétitionnaire.

#### **IV 1. Description de l'état initial**

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur.

##### **Le trafic routier**

Le dossier présente les principaux axes routiers desservant le secteur et le trafic actuellement supporté par ces axes (annexe 5 de l'étude d'impact). Le terrain est situé en bordure de la route départementale RD 918, qui permet de rejoindre la RD 2152 puis les diffuseurs avec l'autoroute A 10 à Mer ou à Meung-sur-Loire.

Le trafic quotidien moyen est ainsi :

- sur la RD 918 (bord sud du projet) selon une étude de circulation du 2 septembre 2021 : 3 300 véhicules dont 6 % poids lourds (soit environ 125 à 215 UVP/h<sup>2</sup>, dont 15 poids lourds, par sens aux heures de pointe).
- sur la RD 719 (lien entre la RD 918 et la RD 2152) : 4 200 véhicules dont 5 % de poids lourds.
- sur la RD 2152 : 11 000 véhicules dont 7 % de poids lourds, (de 290 à 610 UVP/h dont 5 à 30 PL par sens aux heures de pointe).

##### **La qualité de l'air**

L'étude d'impact affirme présenter (annexe 4) les émissions de gaz à effet de serre et de polluants<sup>3</sup> générées par le trafic actuel sur les principaux axes routiers desservant le secteur, sans pourtant les quantifier. Le choix des polluants a été effectué sur la base du rapport de l'Anses<sup>4</sup> de juillet 2012 relatif à la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisés dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières. Il est à noter que les valeurs de concentration proposées par l'étude sont des estimations et non des mesures réalisées à proximité des routes concernées par le projet.

---

2 UVP/h = unité de véhicule particulier par heure (trafic pondéré pour s'exonérer des différences de temps de circulation par catégorie de véhicules)

3 Monoxyde de carbone, oxydes d'azote, dioxyde de soufre, diverses émissions liées à l'échappement des véhicules (cadmium, chrome, nickel, plomb, etc.)

4 Agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail

L'étude d'impact caractérise également l'état de pollution de l'environnement par l'intermédiaire des stations de mesure Lig'Air les plus proches (au sein de l'agglomération d'Orléans : stations de la Préfecture, de la Source, Gambetta, Saint-Jean et Marigny). Elle présente très succinctement la situation par une transcription des statistiques annuelles mais ne fait pas une présentation précise, opérationnelle et lisible des données disponibles (étude d'impact, page 47). Les valeurs observées pour les polluants ne sont pas rapportées aux seuils réglementaires ni aux objectifs de qualité de l'Organisation mondiale de la santé, sachant que des valeurs supérieures à ces niveaux sont associées à des effets délétères pour la santé humaine. Les stations proposées n'étant pas pertinentes pour le site, il conviendra de procéder à une mesure sur site.

**L'autorité environnementale recommande la réalisation de mesures précises sur les axes routiers bordant le site pour apprécier l'exposition aux polluants des riverains. Elle recommande également de rapporter les valeurs obtenues aux objectifs de qualité publiés par l'Organisation mondiale de la santé.**

### Le bruit

Le dossier comporte une étude acoustique en période diurne et nocturne réalisée sur site le 17 août 2021. Les mesures ont été effectuées en quatre points des limites de propriété et en un 5<sup>e</sup>, au nord-ouest, en zone à émergence<sup>5</sup> réglementée<sup>6</sup> (ZER) qui correspond aux habitations les plus proches. Cette étude présente l'état actuel des niveaux sonores de la zone sans l'activité projetée. Elle met en évidence (étude d'impact page 27) un environnement sonore calme, marqué au niveau du point de mesure le plus au sud, par l'influence des voies de circulation à proximité et notamment de la RD 918 et de la RD 2152. Néanmoins, la mesure ayant été effectuée durant une seule journée, dans la deuxième quinzaine d'août, elle ne paraît pas nécessairement représentative.

### IV 2. Effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser

#### Le trafic routier et les nuisances associées

Le dossier compare (annexe 5 de l'étude d'impact), l'impact du trafic avec la réserve de capacité des giratoires aux heures de pointe du matin et du soir dans deux situations : 1) sans la prise en compte du trafic induit par le projet et 2) avec la prise en compte du trafic induit par le projet. L'étude conclut que l'ensemble des carrefours étudiés seront en mesure d'absorber sans aménagement le trafic supplémentaire dû au projet.

L'étude précise que le trafic routier du projet est évalué à 160 camions et 300 véhicules légers par jour, soit 920 mouvements par jour.

Le dossier présente (annexe 5 de l'étude d'impact) ensuite le trafic journalier induit par le projet en le détaillant sur les axes routiers desservant le site. Au regard de la desserte prévisionnelle, le trafic journalier sera :

- sur la RD 918, de l'ordre de 4 200 véhicules (+27 %) dont 12 % de poids-lourds ;
- sur la RD 719, de l'ordre de 4 600 véhicules (+10 %) dont 12 % de poids-lourds
- et sur la RD 2152, de l'ordre de 11 450 véhicules (+5 %) par jour dont 9 % de poids-lourds.

5 L'émergence est une modification du bruit ambiant induite par l'apparition ou la disparition d'un bruit particulier.

6 Zones où les émissions sonores ne doivent pas engendrer une émergence supérieure à des valeurs admissibles fixées par l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement (exemple : intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, existant à la date de l'arrêté d'autorisation de l'installation et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse) ; les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de l'arrêté d'autorisation...).

L'étude préconise que l'accès au site s'effectue à partir du rond-point sur la RD2152 (entre Beaugency et Meung-sur-Loire) via la RD 719 puis la RD 918. L'accès au site par d'autres itinéraires est selon le dossier à éviter (voiries et aménagements peu adaptés et densité de population importante).

L'étude présente (annexe 4) les émissions générées par le trafic des véhicules induit par le projet au niveau des axes routiers le desservant. Dans un rayon de 2 km autour du projet, les augmentations des émissions sont estimées à environ 10 % en oxydes d'azote, 6,5 % en particules, 12 % en dioxyde de soufre et 8 % en monoxyde de carbone par jour. L'étude d'impact sanitaire présentée conclut à l'absence d'impact significatif de ces augmentations. Pour l'autorité environnementale cette assertion n'est pas étayée.

### Le bruit

Le dossier énumère les différentes sources d'émissions sonores liées aux activités de la plateforme logistique. En phase d'exploitation, ces sources de bruit seront principalement induites par le trafic routier ainsi que par les opérations de chargement et déchargement des camions (environ 160 par jour).

En vue de réduire l'impact sonore de l'activité du site, le projet prévoit la réalisation d'un merlon acoustique de 4 m de hauteur en limite de propriété ouest.

L'étude d'impact acoustique prévisionnelle a permis de caractériser le niveau de bruit ambiant projeté en limite de propriété et en un point en zone à émergence réglementée sur la base d'hypothèses de trafic et de l'étude acoustique initiale.

Cette modélisation, réalisée avec la mise en place du merlon acoustique conduit à des niveaux sonores en limite de propriété en périodes de jour et de nuit ainsi que les émergences sonores en zones à émergence réglementée inférieurs aux valeurs limites réglementaires. Il convient de réaliser également une modélisation sans merlon pour apprécier l'effet du merlon acoustique.

L'exploitant s'engage à réaliser une analyse des niveaux sonores représentative de l'activité une fois le projet réalisé et à mettre en place les mesures correctives éventuellement nécessaires en cas de nuisances sonores pour les riverains.

### Les émissions de gaz à effet de serre et le changement climatique

Alors qu'une évaluation environnementale a été demandée notamment parce que le projet ne prenait pas en considération les effets sur le changement climatique, l'évaluation des émissions à effet de serre du fait du projet ne figure pas au dossier. Aucune compensation n'est proposée en vue de contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

**L'autorité environnementale recommande d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet et de compléter le dossier par des propositions de réduction et de compensation pour contribuer à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050<sup>7</sup>.**

---

<sup>7</sup> 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.

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

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

La localisation retenue est justifiée par la présence d'un axe autoroutier (A10) à proximité et la création d'emplois. Comme il n'existe pas d'embranchement autoroutier à Beaugency, l'accès à l'autoroute impose toutefois de traverser Baule en cas de départ vers l'embranchement de Meung-sur-Loire ou Beaugency et Tavers en cas de départ vers l'embranchement de Mer et donc la justification n'apparaît pas comme pertinente.

Le dossier ne procède pas à un examen de solutions de substitution raisonnables sur des parcelles ou un site distinct alors même que la justification n'est pas étayée par les faits.

### **L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse des solutions de substitution raisonnables et de proposer des mesures de compensation des surfaces artificialisées du fait du projet**

Le dossier indique que le projet s'implantera sur des terrains agricoles cultivés (culture céréalière) et qu'il sera situé dans le prolongement de la zone industrielle existante. Le dossier précise que les terrains ont été laissés en culture dans l'attente du développement de projets. Le dossier indique que les conséquences de la disparition de cette surface agricole sont définies comme faibles pour l'agriculteur et faibles à nulles pour la filière locale (incidences directes et indirectes).

Le dossier ne comporte pas des mesures d'évitement et de réduction ni de mesures compensatoires agricoles. Sur ce dernier point, le projet remplit les trois critères cumulatifs du décret du 31 août 2016 et doit donc faire l'objet d'une étude préalable de compensation.

La surface ainsi artificialisée devrait donner lieu à compensation dans le cadre de l'objectif national d'absence d'artificialisation nette. Cette question n'est toutefois pas abordée dans le dossier.

### **Au regard des surfaces retirées à l'agriculture et des caractéristiques du projet, l'autorité environnementale rappelle l'obligation de réalisation d'une étude préalable de compensation agricole si celle-ci n'a pas été faite dans le cadre de la ZAC.**

Un photomontage présente l'insertion paysagère du projet dans l'environnement. Le dossier précise les mesures d'insertion paysagère prévues, notamment des plantations d'arbres de hautes tiges d'essences locales, des bosquets.

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

Le dossier indique que le projet est situé dans le prolongement d'une zone industrielle existante et que le terrain est classé en zone UI-c qui correspond au périmètre de la Zac Acti-loire dans le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Beaugency.

Le dossier traite de la prise en compte du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Loire-Bretagne et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Nappe de Beauce en vigueur et de sa compatibilité avec ces derniers.

### **Remise en état du site**

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'activité sont adéquates et compatibles avec une implantation d'activités économiques ou industrielles.

## **VI. 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.

Les risques associés à l'activité de stockage et ceux liés aux installations connexes ont bien été analysés et sont clairement caractérisés. Cette analyse prend en compte les risques intrinsèques à certaines substances ou produits susceptibles d'être présents au sein de l'installation.

Les scénarios d'incendie font l'objet d'une analyse approfondie des effets thermiques, toxiques et de perte de visibilité.

L'étude montre que les effets thermiques dus à l'incendie d'une cellule ne sortent pas des limites de propriété du site, à l'exception du flux de 3 kW/m<sup>2</sup> (correspondant aux effets irréversibles<sup>8</sup> au sens de l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005<sup>9</sup>) dans le cas d'un incendie de liquides inflammables qui dépasse les limites de propriété à l'ouest sur la parcelle voisine actuellement non bâtie sur une surface de 100 m<sup>2</sup>.

L'étude montre que les effets thermiques dus à l'incendie généralisé de trois cellules stockant des produits du type pneumatiques ne sortent pas des limites de propriété du site, à l'exception du flux de 5 kW/m<sup>2</sup> (correspondant aux effets létaux<sup>10</sup>) qui dépasse les limites de propriété à l'ouest sur la parcelle voisine actuellement non bâtie sur une surface de 100 m<sup>2</sup> et du flux de 3 kW/m<sup>2</sup> qui dépasse les limites de propriété à l'ouest sur la parcelle voisine actuellement non bâtie sur une surface de 500 m<sup>3</sup>.

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.

## **VII. Résumés non techniques**

Plusieurs résumés non techniques figurent dans le dossier : note de présentation non technique et résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers. Ces documents abordent de façon compréhensible les thématiques et les exposent de manière lisible pour le grand public.

---

8 Les seuils des effets irréversibles (SEI) délimitent la zone des dangers significatifs pour la vie humaine.

9 Arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.

10 Les seuils des effets létaux (SEL) correspondant à une concentration létale (CL) de 1 % délimitent la zone des dangers graves pour la vie humaine.

## **VIII. Conclusion**

Le contenu de l'étude d'impact du projet de création de la plateforme logistique de la société Parcolog Gestion fait apparaître plusieurs lacunes ne permettant pas de s'assurer de la bonne prise en compte de l'ensemble des enjeux et des incidences relatifs au trafic routier et les nuisances associées (bruit, émissions de gaz à effet de serre, polluants atmosphériques), qui sont insuffisamment traitées. En outre compte tenu de l'augmentation de l'émission de gaz à effet de serre et des surfaces artificialisées induites par le projet, un projet de compensation aurait été attendu afin de contribuer à l'objectif national de neutralité carbone et de l'absence d'artificialisation nette à l'horizon 2050.

**Ainsi l'autorité environnementale recommande principalement de réévaluer les incidences du projet sur la santé humaine, notamment en termes de polluants atmosphériques et sur l'environnement, en particulier en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de surfaces artificialisées.**

D'autres 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 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 site ne présente aucun enjeu écologique majeur. La culture intensive céréalière effectuée sur ce site n'a pas favorisé le développement d'une biodiversité remarquable. Les espèces présentent un enjeu faible à modéré (faune).
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	+	L'évaluation des incidences Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence notable sur les habitats et les espèces inscrits aux formulaires standards de données des sites Natura 2000 concernés dans un rayon de 20 km.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	+	Le dossier précise que l'enjeu relatif aux continuités écologiques est considéré comme faible.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité ; prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	+	Le dossier indique que le projet induira une faible consommation d'eau potable. Les eaux pluviales et domestiques seront traitées respectivement par un débourbeur-déshuileur avant infiltration et rejet dans la bassin d'infiltration et par la STEP de Tavers.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	+	Le dossier indique que le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection d'un captage d'eau potable.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	+	Les consommations énergétiques du projet sont liées au fonctionnement des bâtiments, notamment pour leur chauffage et leur éclairage. Les solutions retenues pour limiter ces consommations sont adaptées.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) et adaptation au dit changement	++	Voir corps de l'avis.
Sols (pollutions)	+	Le dossier présente des mesures organisationnelles et techniques afin de limiter les pollutions du sol, notamment des systèmes de rétention.
Air (pollutions)	++	Voir corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains...)	+	Le dossier précise que le projet n'est pas situé dans une zone exposée aux risques naturels.
Risques technologiques	++	Voir corps de l'avis.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	+	Le dossier identifie les déchets produits par le projet, les filières d'élimination et de valorisation des déchets.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	++	Voir corps de l'avis.
Patrimoine architectural, historique	+	Le dossier précise qu'aucun site classé n'est recensé à proximité immédiate du projet.
Paysages	+	Le projet s'inscrit dans la continuité des constructions existantes (Parc d'activités Acti-Loire).
Odeurs	+	Le dossier précise qu'aucune installation susceptible de générer des émissions olfactives n'est envisagée sur le site.
Émissions lumineuses	+	Les émissions lumineuses restent modérées.
Trafic routier	++	Voir corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes actifs)	+	Le dossier précise que le site ne sera accessible que par voie routière.
Sécurité et salubrité publique	+	Le projet prévoit des mesures adaptées en matière de sécurité.
Santé	++	Voir corps de l'avis.
Bruit	++	Voir corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	0	

**\*\* Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné