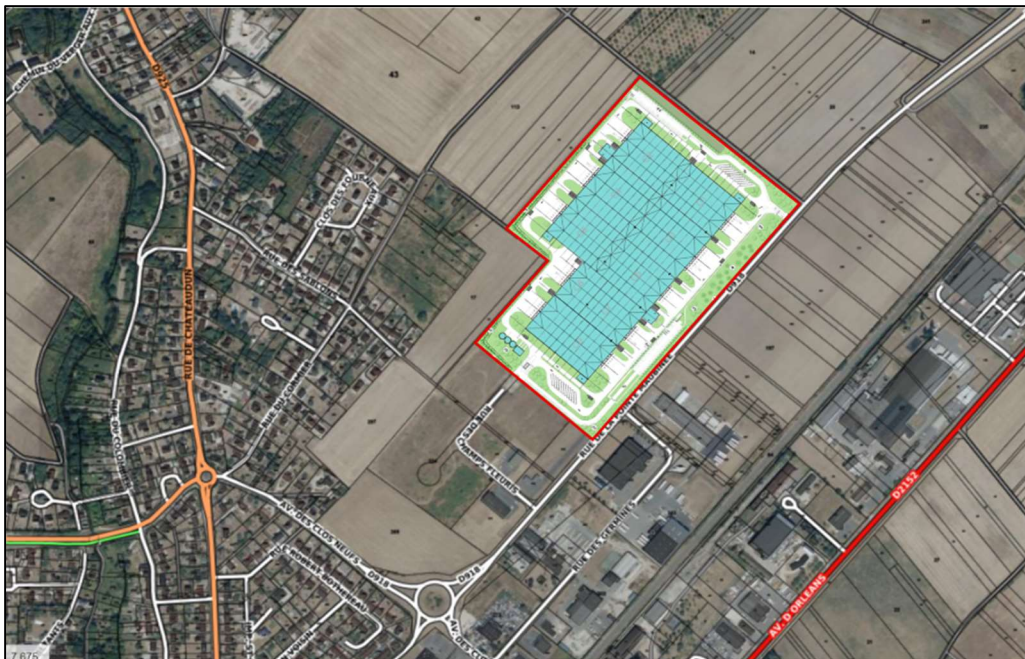


**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE du 20 juin au 20 juillet 2022**

**Le projet PARCOLOG GESTION**

Situé dans la Zone d'activités ACTILOIRE Beaugency (45 190)



- **Permis de construire :**  
**Pétitionnaire PARCOLOG GESTION**  
**17 rue des Tilleuls – 78960 VOISINS-LE-BRETONNEUX**

**Conclusions et avis du commissaire-enquêteur**  
**Philippe RAGEY**

<u>1.</u>	<u>GENERALITES CONCERNANT LE PROJET</u> .....	3
<u>2.</u>	<u>ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE</u> .....	4
<u>3.</u>	<u>AVIS SUR LES IMPACTS GÉNÉRÉS PAR LA CONSTRUCTION</u> .....	6
<u>4.</u>	<u>CONCLUSIONS SUR LE PERMIS DE CONSTRUIRE</u> .....	7
<u>5.</u>	<u>MON AVIS SUR LE PERMIS DE CONSTRUIRE</u> .....	10

# 1. GENERALITES CONCERNANT LE PROJET

Le permis de construire a été déposé en mairie de BEAUGENCY le 12 novembre 2021, complété le 5 mars 2022 sous le n° PC 045 028 21 Y0050.

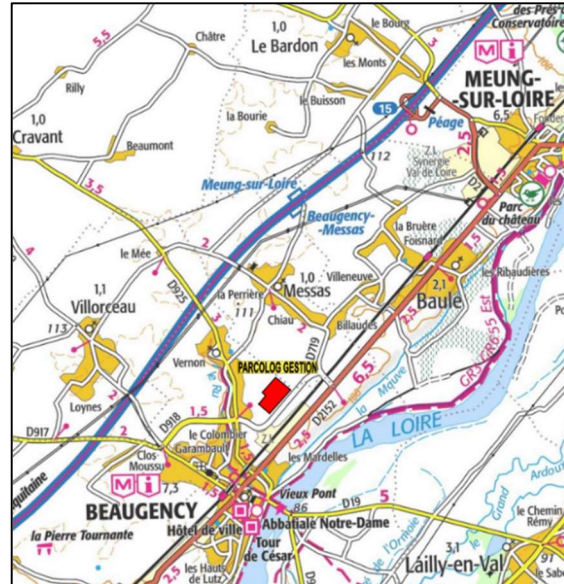
Le permis de construire n'est pas intégré dans l'autorisation environnementale, et n'est pas exécutoire avant la délivrance de l'autorisation environnementale.

## 1.1. PRÉAMBULE

### La situation :

La société PARCOLOG GESTION souhaite construire une plate-forme de 64 847 m<sup>2</sup> à vocation logistique et de bureaux sur un terrain de 140 534 m<sup>2</sup> au sein du Parc d'activités ACTILOIRE / Synergie Val de Loire géré par la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire. Les terrains d'assiette de ce projet sont situés sur la commune de Beaugency.

Cette plate-forme est destinée à la location.



### L'activité :

Le site sera susceptible d'accueillir au total 126 000 palettes représentant 94 500 tonnes de marchandises combustibles.

- La réception des produits avec un approvisionnement par poids lourds,
- Le stockage des produits dans les différentes cellules,
- La préparation des commandes,
- L'expédition des produits par route par poids lourds.

Le principal risque lié à ce type d'activité est l'incendie. Si les produits de grande consommation stockés ne présentent pas de danger particulier, leur combustibilité ramenée à l'échelle du stockage (environ 13 000 T de matières combustibles stockées dans la plus grande cellule de stockage), présente un risque d'incendie de grande ampleur.

### La conception :

L'entrepôt sera divisé en neuf cellules de stockage de 3 348 à 8 766 m<sup>2</sup>, disposées dos à dos sauf la cellule 9, traversante. 78 quais de réception / expédition répartis sur les deux faces longues.

Les dimensions du bâtiment seront :

- longueur : 366 m
- largeur : 200 m
- l'acrotère le plus haut est à 14.95 m.

En extérieur, sont réalisés :

- Voiries, aires de manœuvres, zones de béquillages
- Poches de stationnement VL ( 160+4 PMR ) et PL ( 20+19 en fond de cour )
- Espaces verts sur environ 37 000 m<sup>2</sup>, merlons
- Bassins de rétention et noue d'infiltration
- Locaux techniques

## 1.2. AVIS SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

L'évolution de l'activité logistique est liée notamment à nos modes de consommation, à la nécessité de rationaliser les transports, de mutualiser les coûts. C'est un rouage essentiel de notre économie, assurant le stockage, l'approvisionnement aux industries comme le transport des produits finis. Son opportunité n'est pas à démontrer, la tendance est donc aux entrepôts XXL.

Je considère que ce projet est opportun et qu'il constitue un atout économique significatif pour la région.

A constater l'éloignement du site de BEAUGENCY des embranchements autoroutiers, je suis à douter de l'intérêt local induit par ce projet au vu des contraintes diverses.

## 2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

### 2.1. Désignation du commissaire enquêteur

J'ai été désigné commissaire enquêteur par Mme la Présidente du Tribunal Administratif par décision en date du 1er avril 2022.

### 2.2. Avis sur le dossier d'enquête

Le dossier mis à disposition du public a pu apporter les informations nécessaires à une bonne compréhension du projet. Cependant sa complexité peut rendre sa lecture difficile pour le grand public. A ce titre, les résumés non technique sont clairs et accessibles.

### 2.3. L'enquête publique est justifiée :

Conformément au code de l'environnement et compte tenu de l'importance de l'ensemble immobilier projeté, la demande de permis de construire doit être accompagnée d'une étude d'impact, donc soumise à enquête publique.

Compte tenu des activités logistiques prévues sur cette plate-forme et du fait que certaines d'entre elles sont soumises à autorisation, le projet est soumis à une étude d'impact au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et doit faire également l'objet d'une enquête publique.

### 2.4. L'organisation de l'enquête

L'enquête publique unique a été ouverte du 20 juin 2022 au 20 juillet 2022 inclus, soit pendant 31 jours consécutifs.

La mairie de BEAUGENCY était le siège de l'enquête. Trois permanences ont été tenues :

- le samedi 25 juin 2022, de 9h00 à 12h00, prolongée le samedi 2 juillet 2022.
- le vendredi 8 juillet 2022, de 14h00 à 17h00
- le mercredi 20 juillet 2022 de 14h00 à 17h00

L'enquête s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté de Madame la Préfète du Loiret.

### 2.5. Avis sur l'organisation et le déroulement de l'enquête

Après étude et analyse du dossier d'enquête publique unique remis par l'autorité organisatrice, j'ai complété mon information par une réunion avec le pétitionnaire, Monsieur le Maire de BEAUGENCY ainsi que de membres des services concernés.

Je considère que, sur ces bases, mon information sur le contenu du projet, ses objectifs, et ses impacts environnementaux était satisfaisante lors de l'ouverture de l'enquête.

La publicité faite par les communes dans le périmètre d'affichage et par le pétitionnaire a été de bonne qualité et les parutions dans la presse ont été faites dans les règles. Je considère que la population a été ainsi largement informée.



## 2.6. Le bilan quantitatif :

BEAUGENCY (20-06-2022 au 22-07-2022)	Personnes reçues	Observations écrites		
		Registre	Courriers	Mails
En mairie, sur registre		12	7	
Sur le site de la Préfecture				157
Samedi 25 juin 2022	22	13		
Samedi 2 juillet 2022 (sur RV)	4	3		
Vendredi 8 juillet 2022	10	9		
Mercredi 20 juillet 2022	11	5		
<b>Ensemble 206 observations</b>	<b>47</b>	<b>42</b>	<b>7</b>	<b>157</b>

## 2.7. Le bilan thématique :

J'ai choisi d'organiser la lecture de ces observations sous sept thèmes récurrents, divisés ou pas en rubriques. J'ai accompagné plusieurs rubriques d'un chiffre en %, ceci correspond au nombre de fois où le thème a été évoqué sur le nombre total d'observations. Ces chiffres ne sont pas cumulables puisque multi-thèmes.

LES THEMES		LES RUBRIQUES		%
1	LE CHOIX GEOGRAPHIQUE	L'Autoroute A10		41
		Des zones logistiques dédiées		18
		Les friches industrielles	L'actuel	18
			L'avenir	7
Les effets locaux cumulés				
2	LE BÂTIMENT	L'insertion paysagère / la pollution visuelle		32
		La gestion des eaux pluviales		15
3	LE PROJET LA SANTE PUBLIQUE	La pollution atmosphérique		50
		La pollution sonore		27
		La pollution lumineuse		23
4	LE PROJET L'ENVIRONNEMENT NATUREL	Les terres agricoles	La consommation d'espaces	
			Eviter / Réduire / Compenser	61
			La compensation agricole	
		Les ressources en eau		8
		L'écologie	La biodiversité	54
			Natura 2000	
L'inventaire et espèces menacées				
		L'urgence climatique	64	
		La transition énergétique	19	
5	LE PROJET L'ENVIRONNEMENT BÂTI	Les dépréciation immobilières		12
		La circulation / Le trafic	La sécurité routière	22
			Les pollutions liées	
		La cuisine centrale		
		Le trafic / Les infrastructures		82
		La station d'épuration / Les déchets		
Le cadre de vie	L'Unesco / Val de Loire	36		
	Le tourisme / La Loire à vélo			
6	LE PROJET LA PERCEPTION POLITIQUE	L'opportunité		10
		La modification simplifiée		25
7	LE PROJET COÛTS ET RETOMBÉES	Les coûts		
		Les retombées	L'emploi	50
			Les profits	

## 2.8. Avis relatifs aux observations formulées par la MRAe, par le public

Sur les 206 observations que j'ai reçu, 4 sont en faveur du projet,

J'ai trouvé bon nombre d'observations pertinentes, rédigées par des personnes ayant manifestement bien étudié le dossier, les argumentations sont étayées.

Aussi, sans vouloir être complètement exhaustif sur les réponses car je conçois qu'il est difficile d'apporter une réponse à chaque remarque, il reste constant que beaucoup la mériteraient.

Dans le cadre du mémoire en réponse au PV de synthèse, ces observations ont donné lieu à des justifications fortes appuyées par des affirmations souvent non démontrées, sans concession sur la prise en compte de l'expression des intervenants.

Cependant je regrette que les observations de la MRAe, ainsi que les observations collectées lors de l'enquête publique unique ont peu ou pas été prises en compte.

## 3. AVIS SUR LES IMPACTS GÉNÉRÉS PAR LA CONSTRUCTION

L'étude d'impact, commune à la demande de permis de construire et à la demande d'autorisation d'exploiter, analyse systématiquement pour toutes les thématiques les impacts liés aux travaux et ceux liés à l'exploitation.

### Impact paysager :

Après application des mesures d'atténuation, l'étude d'impact conclut que l'impact sur le paysage local est modéré et que tous les autres impacts sont négligeables ou faibles.

Il s'agit là d'éléments subjectifs. Concrètement, un merlon de 4m de hauteur même végétalisé ne peut cacher un bâtiment de 15 m alors distant de seulement 150 m des habitations.

### Impact sonore :

La réduction des nuisances sonores est réalisée par l'édification de merlons végétalisés de 4 m de haut et de 4 m de large.

J'observe toutefois que les merlons ne sont ni grands ni hauts ni continus. Le doute néanmoins subsiste sur leur efficacité et d'autant plus, car le pétitionnaire s'engage à mener éventuellement une action corrective ultérieure après contrôle.

Aucune indication sur la forme des merlons, or il n'y a pas que la hauteur pour protéger du bruit. La forme du merlon, les pentes doivent être particulièrement étudiées. Il reste que le merlon, placé à proximité de la source du bruit, n'a pas l'efficacité d'un écran anti-bruit. La végétation prévue n'a aucun effet sur la réduction du bruit.

Les aires de béquillage traduisent un dénivelé d'environ 2m par rapport au niveau du sol naturel. Les quais pour charger ou décharger seront donc l'objet de manœuvres d'approches précises. C'est là que les moteurs des PL seront le plus sollicités.

Orienter les quais vers les habitations ne peut qu'aggraver les nuisances sonores. Une implantation différente aurait peut-être permis d'éviter ces inconvénients.

Il s'agit là de modification substantielle du cadre de vie, les inquiétudes sont légitimes.

## 4. CONCLUSIONS SUR LE PERMIS DE CONSTRUIRE

### 4.1. L'opportunité de la localisation :

Le projet est opportun mais non idéalement situé au regard des infrastructures, notamment distant de l'embranchement autoroutier de Mer à 15 kilomètres et distant de l'embranchement autoroutier de Meung-sur-Loire à 9 kilomètres. Le choix géographique est largement décrié, il fait abstraction des nuisances cumulées créées localement avec la traversée des communes de Tavers au Sud, de Beaugency et de Baule au Nord.

La conséquence directe de ce choix sera l'augmentation du trafic routier, je pense que l'on ne peut pas affirmer qu'il sera exclusivement orienté vers Meung-sur-Loire pour prendre l'embranchement autoroutier Nord.

Une des solutions avancées par la municipalité de Beaugency serait de limiter la circulation sur certains axes secondaires afin de limiter les circulations locales. Le flux n'étant pas compressible, il se redistribuera sur certains axes secondaires traversant des zones urbaines. Cela ne résoudra pas pour autant la traversée de la Loire par le pont, de même pour les poids-lourds qui doivent aller vers Châteaudun ou vers Vendôme.

Les effets cumulés seront déplorables pour Beaugency et Baule puisque ce sont des passages obligés vers les embranchements autoroutiers. Ce que ne subit pas Meung-sur-Loire, Mer et Tavers dans une moindre mesure, puisque leurs zones urbanisées ne sont pas traversées.

Il convient donc de ne pas sacrifier davantage cette vallée. Je ne m'étends pas sur un 2<sup>ième</sup> projet logistique prévu sur la zone UI. (qui aujourd'hui ne fait pas partie de la zone d'extension. Voir carte en page 9.). Il faut garder à l'esprit que s'engager sur ce projet reviendra à s'engager sur les deux, c'est à dire plus de 100 000 m<sup>2</sup> de bâtiments logistiques.

### 4.2. Les nuisances :

L'étude d'impact a présenté les enjeux et les mesures de réduction des impacts, qu'au demeurant le terrain n'est pas inscrit dans un secteur de protection au titre de l'environnement ou du patrimoine. L'étude de danger a bien identifié les risques et indiqué que les effets des éventuels sinistres n'iront pas au-delà des limites du terrain d'assiette.

- ◆ L'appréciation du projet paysager et les dispositions architecturales sont subjectives. A noter que le projet aura un impact visuel depuis l'entrée de ville Est (D2152) venant d'Orléans. Ce qui viendrait à l'encontre du PADD du PLU qui stipule :« ...les entrées de ville, feront l'objet d'aménagements avec un objectif de qualité paysagère. »
- ◆ L'étude d'impact acoustique reste prévisionnelle, faite sur la base d'hypothèses de trafic, et le remède final c'est le contrôle à postériori !  
En aucun cas, une garantie pour le riverain qui subit les bruits, même calés aux seuils admis par la loi.

L'impact des merlons sur les habitations voisines n'a pas été évalué. L'efficacité n'est pas prouvée, et que l'on se tient prêt à apporter des mesures correctives. Cette argumentation permet d'éviter de s'engager sur l'efficacité de tels merlons.

A une époque où les collectivités cherchent tous les moyens de réduire le bruit, qu'il provienne de la circulation ou des activités humaines, on instaure ici un processus avec contrôle à postériori.

**Cela signifie que les riverains auront à charge de prouver les nuisances supplémentaires subies.** Le fonctionnement en poste occasionne des arrivées et des départs dans la nuit, ce qui crée des perturbations sonores et lumineuses supplémentaires pour les riverains.

C'est bien la localisation qui est en cause et non les inquiétudes légitimes de riverains.

### 4.3. Le Plan Local d'Urbanisme :

Afin de consacrer le projet de PARCOLOG et l'accueillir dans la zone UI, la Communauté de communes des Terres du Val de Loire a choisi de bloquer la révision du PLU de Beaugency qui était dans sa phase terminale puisqu'en enquête publique. En effet, le nouveau PLU n'aurait pas permis de recevoir PARCOLOG pour des contraintes d'emprise au sol et de hauteur.

Une modification simplifiée a été mise en œuvre afin de porter la hauteur autorisée des bâtiments de 12m à 16m.

Nombre d'habitants et de riverains ont pris conscience tardivement de l'objectif poursuivi et des conséquences pour eux :

- L'impact du merlon sur les habitations voisines n'a pas été évalué. La construction d'un merlon de 4 m de haut au droit des terrains limitrophes va constituer un obstacle dans le paysage obstruant la vue des riverains
- La dépréciation immobilière n'est pas reconnue, alors que c'est une évidence (ce qu'ils constateront à la revente)
- Les nuisances associées à l'activité du projet (pollutions diverses)
- La promiscuité d'un bâtiment de 15 m
- Les risques énoncés dans l'étude de danger et en particulier en cas d'incendie, d'explosion.
- Une partie des quais est en direction des habitations, et les merlons dont l'efficacité n'est pas prouvée sont discontinus.

Le respect des espaces de transition à respecter \* (en hachures rouges sur la carte extraite du PADD aurait permis minorer en partie les nuisances) . Voir carte en page 9.

Le projet s'établit à 150 m des habitations. A l'évidence c'est beaucoup trop près pour noter une baisse sensible des nuisances et conforter la population, même si l'étude de danger situe les zones habitées hors de portée.

Le bâtiment respecte les règles d'implantation et de retrait énoncées dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Beaugency. Ce n'est pas parce que le règlement du PLU, autorise sans restriction une installation, qu'on doit l'autoriser.

### 4.4. La modification simplifiée

La modification simplifiée a été introduite au seul objectif que de permettre l'expression du projet. En effet les contraintes d'aujourd'hui en termes de bâtiments logistiques réclament une hauteur supérieure à celle qui était autorisée dans le règlement du PLU.

La hauteur maximale constructible est passée de 12 m à 16 m dans les zones UI et AUI, Sans autre modification dans le règlement.

Cette procédure de modification peut revêtir une forme simplifiée dans la mesure où ces évolutions n'ont pas pour effet (entre autres) :

De majorer de plus de 20% les possibilités de construction dans une zone donnée résultant de l'application de l'ensemble des règles du PLU (emprise au sol, hauteur, recul d'implantation, stationnement...)

Le volume total constructible d'une zone s'apprécie en appliquant les règles de recul par rapport à l'alignement, de prospect, par rapport aux limites séparatives et de hauteur.

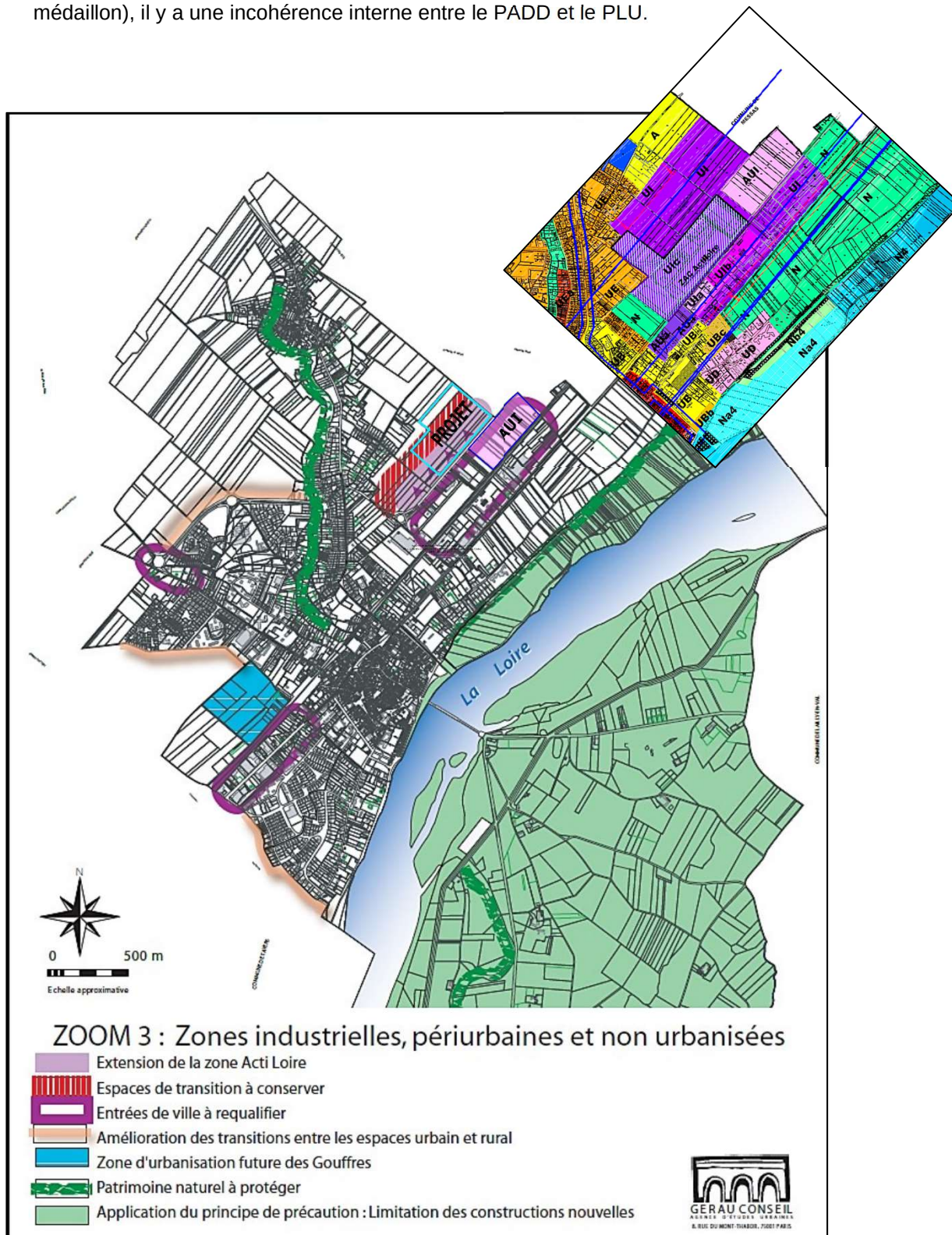
En augmentant de 1/3 la hauteur constructible, on a de fait augmenté le volume constructible et probablement de plus de 20%. A minima le règlement du PLU aurait dû fixer une limite de volume.

Lors de l'étude, le Département du Loiret avait fait l'observation suivante :

- « ... que les deux projets de création d'entreprise vont générer des trafics supplémentaires depuis et vers les RD2152 et RD918 par la création d'emplois mais également en nombre de poids lourds, et demandant la réalisation, par les porteurs de projet, d'une étude sur les conditions d'accès et les aménagements à envisager pour garantir la sécurité des usagers (création d'une voie de TAG, giratoire, aménagement de trottoirs, de pistes cyclables etc...)



\*Ces espaces de transition ne trouvent pas leur traduction dans le plan de zonage (extrait en médaillon), il y a une incohérence interne entre le PADD et le PLU.



## 5. MON AVIS SUR LE PERMIS DE CONSTRUIRE

A l'appui des observations que j'ai exprimé :

Et en particulier sur les critères d'opportunité géographique à défaut d'embranchement autoroutier, sur le recul insuffisant par rapport aux habitations en termes de nuisance et de sécurité, sur la mise en œuvre de la procédure de la modification simplifiée qui semble discutable.

La méconnaissance des effets cumulés en termes de trafic routier, aujourd'hui négligés, mais qui vont être amplifiés sur l'ensemble de la vallée de Mer à Meung-sur-Loire,

J'émetts un donc **AVIS DÉFAVORABLE** au projet présenté par PARCOLOG GESTION en vue d'obtenir le permis de construire d'un entrepôt logistique sur la commune de BEAUGENCY.

Fait à Saint-Jean-de-Braye le 25/08/2022  
Philippe RAGEY, Commissaire/Enquêteur

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke followed by a vertical stroke that curves into a hook-like shape at the end.