

**ENQUETE PUBLIQUE DCB LOGISTICS - INDRE**  
Du mercredi 27 septembre 2023 à 14h au jeudi 12 octobre 2023 à 12h

**CONCLUSIONS ET AVIS**

**Relative à la demande d'autorisation environnementale  
présentée par la société DCB LOGISTICS pour la création d'une  
plateforme logistique sur le territoire de la commune  
d'ETRECHET (Indre)**

A l'attention de Monsieur le Préfet de l'Indre

En référence à :

- La décision N° E23000065 /87 ICPE 36 du 17 juillet 2023 de Monsieur le premier conseiller du tribunal administratif de Limoges
- L'arrêté n° 36-2023-07-20-00007 du 20 juillet 2023 de Monsieur le Préfet de l'Indre

**Suite à mon RAPPORT D'ENQUETE joint,  
je présente ici mes CONCLUSIONS MOTIVEES et mon AVIS.**

**Dominique COUILLAUD**  
Commissaire enquêteur



**13 novembre 2023**

## CONCLUSIONS ET AVIS – Projet d’entrepôt logistique à ETRECHET - Indre

Conformément à l’article R123-19 du code de l’environnement, je consigne mes conclusions motivées dans un document séparé de mon rapport, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Mes conclusions devant être motivées, prennent leur source dans mon rapport joint compte tenu d’une analyse du dossier, des observations du public et des avis sur le projet. Mes conclusions sont bien évidemment indépendantes.

### **RAPPEL DE L’OBJET DE L’ENQUETE :**

L’enquête publique porte sur la demande d’autorisation environnementale présentée par la Société DCB LOGISTICS en vue de la création d’une plateforme logistique sur la commune d’ETRECHET, conformément à l’arrêté n° 36-2023-07-20-00007 du 20 juillet 2023 du Préfet de l’Indre.

Au préalable et après examen au cas par cas, le projet avait été dispensé d’évaluation environnementale par arrêté préfectoral de la région Centre-Val de Loire. En conséquence, le projet n’est pas soumis à une étude d’impact mais à une étude d’incidence environnementale conformément à l’article R. 181-14 du code de l’environnement.

Le projet consiste en la création d’un entrepôt logistique destiné à la location, d’une surface de plancher de 11 ha<sup>1</sup> sur une parcelle de terrain de 24 ha intégrée à la ZAC d’Ozans<sup>2</sup> sur la commune d’ETRECHET. L’usage de l’entrepôt n’est pas précisément défini en l’absence de la connaissance des futurs utilisateurs et locataires.

Destiné au stockage de matières combustibles diverses<sup>3</sup> et selon le dossier de « *produits dangereux, à savoir des liquides inflammables<sup>4</sup>* » (liquides combustibles / solides liquéfiables combustibles), le bâtiment sera recoupé en dix cellules agencées dos à dos, 8 cellules de 12 000 m<sup>2</sup> et 2 cellules de 6 000 m<sup>2</sup> comprenant chacune une sous-cellule de 2000 m<sup>2</sup> pour le stockage de liquides inflammables et solides liquéfiables combustibles. A cela s’ajoutent des bureaux et locaux

---

<sup>1</sup> 11 ha, soit l’équivalent de 16 terrains de football. En France, la surface moyenne des entrepôts logistiques est de 1,8ha, soit 6 fois moins.

<sup>2</sup> La ZAC d’Ozans qui bénéficie d’un excellent emplacement stratégique et d’une accessibilité exceptionnelle, se destine à recevoir des grandes entreprises à vocation logistique, industrielle et tertiaire qui ont besoin d’emprises foncières très importantes, tout en respectant un cahier des charges architectural et environnemental ambitieux.

<sup>3</sup> Sont mentionnés au dossier : « *matières plastiques, bois, papiers, cartons, denrées alimentaires, matériel hifi, téléviseurs, textiles, mobilier en bois ou en plastique, planches, poutres, palettes, polymères, pneumatiques* ».

<sup>4</sup> Sont mentionnés en tout et pour tout et dispersés dans le dossier : « *essence, gazoil, fuel domestique, huiles alimentaires, lessives, chocolat* ». Le projet n’est pas disert sur les matières stockées pour les installations soumises à autorisation et relevant de la rubrique 1510 qui devront être détaillées. Il aurait été souhaitable que le promoteur soit plus transparent sur les produits impliqués au titre des produits qualifiés par le dossier comme dangereux. L’information pour le public est lacunaire.

## CONCLUSIONS ET AVIS – Projet d’entrepôt logistique à ETRECHET - Indre

techniques (chaufferies, locaux électriques, local sprinklage<sup>5</sup>), des parkings<sup>6</sup> (> 366 places) et des ouvrages pour la gestion des eaux pluviales. Le projet ambitionne à terme la création de 300 emplois à temps plein.

Le site n’est pas classé Seveso.

La société DCB LOGISTICS motive le choix d’implantation par la surface des terrains disponibles et par la facilité d’accès aux infrastructures de transports. De plus, la ZAC d’Ozans vise un label de respect de l’environnement avec la certification HQE Aménagement qui correspond aux ambitions affichées par le groupe immobilier en faveur de normes environnementales performantes par la certification BREEAM<sup>7</sup>.

### **LES ENJEUX :**

**Les principaux enjeux sont les conséquences d’un incendie, la protection de la ressource en eau compte tenu des installations, et le trafic routier généré par le fonctionnement d’une plateforme logistique de cette dimension.**

#### **Le risque incendie :**

L’incendie constitue le phénomène dangereux le plus fréquent des accidents observés dans les entrepôts logistiques. L’étude de dangers présente au dossier du pétitionnaire décrit correctement les effets susceptibles d’être générés en situation accidentelle, l’organisation de la sécurité, ainsi que les mesures préventives.

Le SDIS estime que la défense extérieure contre l’incendie proposé par l’exploitant ne remet pas en cause le projet. Toutefois, il conclut que les dimensions de l’entrepôt présentent des difficultés remettant en question l’efficacité des moyens de secours<sup>8</sup>.

#### **La protection de la ressource en eau :**

Bien que le site projeté ne se trouve pas dans le périmètre de protection des captages d’eau potable, il convient d’être vigilant sur les risques de pollution qu’une plateforme logistique de dimension hors norme est susceptible de générer. L’Indre est présente à 680 m du projet, plusieurs zonages écologiques sont à proximité<sup>9</sup>, le captage AEP à 4,6km. La protection de la ressource en eau est un enjeu majeur.

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

Le trafic de poids-lourds lié aux approvisionnements et aux expéditions est une incidence directe de l’activité logistique du projet de DCB LOGISTICS. Le trafic routier est estimé dans le dossier à 480

---

<sup>5</sup> Installation d’extinction automatique d’incendie

<sup>6</sup> Le total de places de parking PL et VL n’est pas exactement précisé dans le dossier, mais les données disponibles l’établissent à plus de 366 places

<sup>7</sup> La certification BREEAM est financée par le secteur de la construction du Royaume-Uni.

<sup>8</sup> Avis du SDIS du 28/03/2023

<sup>9</sup> Natura 2000 et ZNIEFF à environ 1km, dont une ZNIEFF de type 2 à moins de 500 m de la zone d’implantation du projet

## CONCLUSIONS ET AVIS – Projet d’entrepôt logistique à ETRECHET - Indre

poids-lourds (soit 960 mouvements) par jour, entraînant un effet direct sur les principaux axes environnants et indirect sur les émissions supplémentaires de Gaz à Effet de Serre et de polluants dans l’air. Le transport de marchandises est une activité à forte intensité de carbone. Le transport intérieur terrestre de marchandises est largement dominé en France par le transport routier<sup>10</sup>, et les émissions de la chaîne logistique sont plus élevées<sup>11</sup> que celles de la moyenne de toutes les autres activités économiques. Le GIEC rappelle en conséquence qu’un réchauffement climatique à +2°C au lieu de +1,5°C exposerait 2,6 fois plus de personnes à « *des épisodes de chaleur extrême et potentiellement dangereuse* » (GIEC)

**L’enquête publique s’est déroulée du 27 septembre 2023 au 12 octobre 2023 à 12h.**

### **MON AVIS FINAL EST MOTIVE PAR :**

#### **SUR L’ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE L’ENQUETE :**

**Une organisation et un déroulement de l’enquête conformes à l’arrêté préfectoral et à la réglementation, et sans difficultés particulières.**

J’ai suivi scrupuleusement les prescriptions de l’arrêté préfectoral du 20 juillet 2023 encadrant l’enquête, dont la présence en permanences, la justification de l’accomplissement des mesures de publicité, la remise du procès-verbal de synthèse, la clôture du registre d’enquête... Un bilan positif de mes vérifications de la publicité légale, de l’affichage, et de l’information préalable mise à la disposition du public et pendant toute la durée de l’enquête publique.

**J’atteste ici du bilan positif de l’ensemble de mes vérifications sur les moyens mis à disposition du public pour permettre l’expression de ses observations.**

Une exception toutefois : **la mairie du POINÇONNET ne s’est pas conformée à ses obligations légales en matière d’affichage de l’avis d’enquête publique.** Lors de mes contrôles, aucun avis d’enquête publique n’était affiché sur la commune, et ce malgré mes demandes réitérées : dysfonctionnement du panneau d’affichage numérique et désintérêt des services de la mairie pour l’affichage de l’avis d’EP au motif allégué qu’il était visible sur le site internet de la préfecture.

#### **Observations du public :**

Seulement deux personnes se sont présentées aux permanences.  
Aucune observation n’a été transmise sur l’adresse de messagerie dédiée.  
Aucun document n’a été annexé au registre.  
Aucun incident n’est à noter.

<sup>10</sup> [www.gouv.fr/climat/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transport](http://www.gouv.fr/climat/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transport)

<sup>11</sup> <https://CDP-temperature-ratings-analysis-2022>

### **SUR LE DOSSIER DU PETITIONNAIRE :**

La société DCB LOGISTICS a déposé le 23/02/2023 son dossier de demande d'autorisation environnementale, complété le 15/06/2023, en vue de la création d'une plateforme logistique. Le dossier a été réalisé sous la responsabilité de DCB LOGISTICS par le bureau d'étude AIRELLES ENVIRONNEMENT.

### **SUR LA PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU :**

Le site sera alimenté en eau potable par le réseau d'adduction d'eau potable de la ZAC d'Ozans, et desservira les chaufferies, le local sprinklage et réserves d'incendie, les bureaux et locaux sociaux, ainsi que le réseau de poteaux incendie. L'entrepôt logistique ne prévoit pas de process industriel consommateur d'eau. Il n'y a pas de prélèvement direct au milieu naturel dans le cadre du projet. La consommation totale du site est estimée à 2 636 m<sup>3</sup> par an.

Les eaux pluviales seront collectées par le réseau d'assainissement du site : noues étanches pour tamponnement avant rejet au réseau de la ZAC, et/ou bassin étanche avec séparateur d'hydrocarbures ...

Les conditions de raccordement et de contrôle des rejets sur le domaine public seront précisées dans le cadre d'une convention de rejet établie entre le détenteur de l'autorisation d'exploiter et la Communauté d'Agglomération.

Des dispositions sont prévues pour répondre aux risques de contamination de la nappe et assurer un niveau de protection qui peut être qualifié de satisfaisant.

L'étude d'incidence du dossier de DCB LOGISTICS prend en compte la protection de la ressource en eau. Mais à l'exception des mesures de surveillance sur les eaux pluviales avant rejet réalisées dans les 6 mois suivant le démarrage – mais sans aucune indication sur la suite – **les mesures de suivi** et de surveillance ne sont pas suffisamment précisées. La protection de la ressource en eau est un enjeu majeur qui nécessite un suivi régulier qu'il conviendrait de préciser et de programmer.

### **SUR L'AMENAGEMENT ET L'INTEGRATION PAYSAGERS :**

Le projet d'aménagement paysager et de plantations décrit avec coupes, plans et descriptif détaillé, est de qualité. Le bâtiment formant un ensemble compact et monumental, la DRAC de l'Indre recommande d'apporter une végétation grimpante le long des façades pour réduire l'aspect hermétique et pour mieux intégrer la construction à l'échelle paysagère environnante.

Il est à noter qu'aucun photomontage ne permet d'appréhender correctement l'impact visuel du projet depuis les secteurs les plus sensibles : habitations et routes.

### **SUR LES REJETS ATMOSPHERIQUES, QUALITE DE L'AIR ET TRAFIC ROUTIER :**

L'activité d'entreposage de matières diverses n'est pas à l'origine d'émissions atmosphériques ni odeurs particulières, et n'implique pas de grosses consommations d'énergie.

Par contre, l'activité logistique nécessite un trafic important de poids-lourds à l'origine d'émissions dans l'air liées aux gaz de combustion et ayant un impact sur le trafic moyen journalier.

## CONCLUSIONS ET AVIS – Projet d'entrepôt logistique à ETRECHET - Indre

Cependant, aucune cartographie du trafic routier n'est présentée, de sorte que l'impact de l'activité du site sur la RD 943 et sur la RD 67 (au sud et au nord de la ZAC) n'est pas identifié.

L'étude d'incidence environnementale ne donne pas d'avantage d'indication sur la quantité de GES émis au niveau de la Communauté d'agglomération par le trafic routier généré par le site.

Questionné à ce sujet dans le cadre du PV de synthèse des observations, DCB LOGISTICS a apporté une réponse détaillée et documentée sur les émissions issues du trafic lié au projet comparées aux émissions 2018 de la CA Châteauroux Métropole. Il en ressort que les émissions associées au trafic routier représentent, selon la réponse, moins de 2,8% des émissions atmosphériques recensées en 2018 sur le territoire de la Communauté d'agglomération.

Châteauroux Métropole dont l'objectif est de réduire de 28% d'ici 2030<sup>12</sup> ses émissions de GES pour la part transport, pourra ainsi en tenir compte.

### **SUR LES MESURES COMPENSATOIRES ET PANNEAUX PHOTOVOLTAÏQUES :**

DCB LOGISTICS plantera en tant que mesure compensatoire aux GES émis par le fonctionnement de l'entrepôt, une installation de production d'électricité au moyen de panneaux photovoltaïques, et s'engage « pour une surface équivalente à au moins 50% de la surface utile ». En réalité, le taux de couverture photovoltaïque est significativement inférieur à la promesse. J'ai alerté le pétitionnaire sur le caractère possiblement fallacieux de ses engagements, même si son projet va au-delà de ce que prévoit la Loi Climat Energie. Dans sa réponse au PV de synthèse, DCB LOGISTICS convient que la rédaction effectuée dans le dossier « est erronée » et invoque une confusion entre différentes exigences.

Concernant la charte d'engagements réciproques entre l'Etat et AFILOG dont DCB LOGISTICS est signataire, le pétitionnaire n'a pas répondu à ma demande d'information sur les taux de solarisation sur l'ensemble des permis déposés par le pétitionnaire depuis la signature avec l'Etat comme prévu par la charte. Son silence peut rendre également suspecte la qualité de ses engagements avec l'Etat et pressentir une forme de greenwashing.

### **SUR LA BIODIVERSITE ET IMPACTS SUR LES MILIEUX NATURELS :**

L'évaluation des effets du projet sur les milieux naturels est documentée par des études anciennes réalisées à l'époque du projet de création de la ZAC, et dont les données ont été partiellement actualisées en 2021 pour le compte de CHATEAUROUX METROPOLE. L'emprise du projet étant constituée de terres agricoles et cultures intensives, les enjeux écologiques restent modérés pour la faune et la flore et vraisemblablement sans changement significatif depuis 15 ans.

Mais l'étude d'incidence de DCB LOGISTICS ignore les espèces à enjeu "Modéré" voire à enjeu "Fort", pour minimiser les impacts du projet sur l'environnement et justifier un enjeu présenté comme « *Très Faible* » sur le milieu naturel. Le procédé n'est pas correct.

Les enjeux écologiques restent modérés pour la faune et la flore, mais un enjeu "Modéré" n'est pas un enjeu "Faible".

En outre, aucune mesure de suivi des mesures de compensation n'est esquissée par le pétitionnaire.

---

<sup>12</sup> Plan Climat Air Energie Territorial adopté par Châteauroux Métropole en février 2020

### **SUR LE RESUME NON TECHNIQUE (RNT) DE L'ETUDE D'INCIDENCE :**

Ce document obligatoire a été fourni par le pétitionnaire, mais n'apparaît pas clairement dans le dossier et est difficile à trouver ; et de plus, aucun sommaire ne le mentionne. Il ne contient aucune illustration, comporte un certain nombre d'acronymes, et apparaît confus en étant présenté comme une synthèse de « l'étude d'impact<sup>13</sup> » alors que le projet en a été dispensé et n'est soumis qu'à une étude d'incidence.

On attend également du RNT qu'il ne minimise pas les effets identifiés, c'est-à-dire qu'il soit sincère. Or, le tableau de synthèse présenté fait apparaître des impacts au maximum faibles, pour des enjeux pourtant identifiés comme plus élevés par les expertises réalisées.

Le RNT présenté par DCB LOGISTICS répond a minima à l'obligation de figurer dans un dossier de demande d'autorisation environnementale.

### **SUR L'ETUDE D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE :**

L'étude d'incidence environnementale du projet décrit les incidences de l'entrepôt logistique en fonctionnement normal. Il s'agit d'une étude proportionnée à l'importance et à la nature du projet. Elle pourrait être considérée comme complète s'il ne manquait pas des données concernant les mesures de suivi que toute étude d'incidence environnementale doit proposer (cf. article R.122-13 du code de l'environnement). Le suivi des mesures ERC prévues afin d'évaluer leur efficacité et l'atteinte de leurs objectifs, n'est pas décrit. Il n'est pas d'avantage proposé de rapports de suivi pour rendre compte des résultats des mesures, ni de calendrier de réalisation des bilans des mesures à transmettre. Le suivi des mesures de compensation prévues au projet est également souhaitable compte tenu de la confusion autour des mesures concernées.

Concernant les mesures de surveillance sur les eaux pluviales avant rejet réalisés dans les 6 mois suivant le démarrage, aucune indication n'est apportée sur la suite de la surveillance.

La seule exception à l'absence des mesures de suivi, est le contrôle de la conformité des émissions sonores aux valeurs limites réglementaires des mesures acoustiques réalisées dès le démarrage de l'exploitation, et reconduites tous les 3 ans.

L'objectif des mesures de suivi est de permettre de surveiller les impacts du projet et de s'assurer que les objectifs de l'étude d'incidence sont atteints, et notamment que le projet préserve effectivement les intérêts protégés mentionnés à l'article L181-3.

Ces propositions sont bien entendu susceptibles d'être reprises, telles quelles ou amendées, dans l'arrêté d'autorisation.

### **SUR L'ETUDE DE DANGERS ET L'EVALUATION DES RISQUES :**

L'analyse préliminaire des risques identifie l'ensemble des éléments dangereux, les potentiels de dangers sont correctement et clairement caractérisés. L'organisation de la sécurité est correctement décrite et détaille les moyens de prévention, de protection et d'intervention.

---

<sup>13</sup> cf p.6 du document

## CONCLUSIONS ET AVIS – Projet d’entrepôt logistique à ETRECHET - Indre

Plusieurs scénarios ont été modélisés avec l’étude de l’évaluation des flux thermiques, de la propagation, des effets domino...

Les bonnes pratiques découlant des enseignements tirés des accidents sont détaillées de façon complète, ainsi que les mesures préventives de sécurité. Le porteur de projet a choisi de façon convaincante “le régime de l’autonomie” pour sa stratégie de défense incendie.

Le site disposera bien de 6 locaux de charge et non 4 comme mentionnés par erreur dans l’étude. Les risques naturels liés aux phénomènes météorologiques extrêmes sont identifiés. Ont été cependant ignorés les épisodes extrêmes de grêle destructeurs de 2022 capables de mettre longtemps à l’arrêt des sites industriels.

Le risque foudre est évalué. L’étude de dangers réalisée par DCB LOGISTICS m’apparaît complète et satisfaisante.

### **SUR L’AUTORISATION D’URBANISME :**

Le panneau d’affichage de l’autorisation d’urbanisme mentionne une hauteur de 15,15m. La hauteur réelle maximale du bâtiment projeté est en effet une information substantielle, le permis de construire ayant été accordé au bénéficiaire le 30/05/2023.

Quant à l’étude d’incidence, celle-ci mentionne une hauteur de **20,15m** « *au minimum* » qui apparaît comme la hauteur la plus élevée sur le site. Il s’agit de cheminées qui n’apparaissent cependant dans aucun des plans présentés aux annexes du dossier.

Dans sa réponse au PV de synthèse des observations, le pétitionnaire ne conteste d’ailleurs pas qu’il s’agit du point le plus haut de la plateforme logistique. Les cheminées sont vraisemblablement assimilées à de simples ouvrages techniques qui ne doivent pas être confondus avec la hauteur du faîtage, l’acrotère ou l’égout du toit. D’ailleurs, le Règlement d’Aménagement de Zone (RAZ) de la ZAC d’Ozans mentionne pour le secteur Uy1, que les ouvrages techniques des constructions correspondant aux entrepôts ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale autorisée (la hauteur des entrepôts ne pouvant excéder 18 mètres), tout en précisant « *tant qu’ils restent masqués par le volume de la construction* ». Compte tenu que l’entrepôt ne peut pas être un obstacle à la bonne diffusion des gaz de combustion, il sera difficile pour des cheminées d’une hauteur de 20,15 au minimum d’être masquées par le volume de la construction.

Faute d’indications à ce sujet dans le dossier de DCB LOGISTICS, et faute de représentation dans les plans présentés au dossier, cette question reste donc en suspens.

Un des enjeux de cette question dans le cadre d’une enquête publique, est de permettre au public d’évaluer l’impact visuel du projet, et notamment depuis les secteurs les plus sensibles (habitations et routes). En ce sens, le point le plus haut d’une construction est une information substantielle.

**Je constate que le dossier comporte l’ensemble des éléments prévus par la réglementation et couvre l’ensemble des thèmes requis, à l’exception des mesures de suivi insuffisamment caractérisées dans l’étude d’incidence.**

**Les enjeux environnementaux sont identifiés**

**L’étude de dangers m’apparaît complète et son contenu est en relation avec l’importance des effets et des risques.**

**Le projet d’aménagement paysager est de qualité.**

**Le dispositif photovoltaïque tel que décrit dans le dossier ne correspond ni aux engagements du pétitionnaire pourtant présentés comme mesure compensatoire aux GES émis par le projet, ni aux engagements réciproques avec l’Etat (Afilog).**

**Le Résumé Non Technique de l'étude d'incidence ne satisfait pas aux enjeux de lisibilité par le public et de sincérité.**

**L'étude d'incidence minimise les impacts du projet sur les milieux naturels**

**L'ouvrage le plus haut du site n'est mentionné qu'incidemment, alors qu'il s'agit d'une information à bien des égards substantielle. Et le dossier ne permet pas d'évaluer l'impact visuel du projet. La compatibilité du projet notamment avec le Règlement d'Aménagement (RAZ) de la ZAC d'Ozans concernant la hauteur du bâtiment et de ses ouvrages techniques, devra être vérifiée.**

**L'impact du projet sur le trafic moyen journalier sur les routes RD 943 et RD67 (au sud et au nord de la ZAC) n'est pas identifié.**

### **SUR LA REMISE DU PV DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS**

Sous huitaine de la clôture de l'enquête publique, j'ai remis au représentant du porteur de projet le 19/10/2023 le procès-verbal des observations et questions complémentaires consignées. J'ai ensuite invité le pétitionnaire à produire un mémoire en réponse dans les quinze jours suivants. La réponse du pétitionnaire m'a été adressée dans les délais le 2/11/ 2023.

### **SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Deux personnes se sont présentées, ensemble, aux permanences. Aucun courriel ni courrier n'a été adressé au commissaire enquêteur durant l'enquête publique. Les observations, défavorables au projet, ont porté sur : La signification de DCB / Les réalisations de DCB LOGISTICS ailleurs que dans la région lyonnaise / La maîtrise foncière des 24ha de terrain / Les parcelles concernées et leur prix de vente / Les intentions du promoteur : revente du terrain et/ou de l'entrepôt / L'aggravation de l'encombrement sur les routes départementales / La dégradation de la qualité de l'air.

## **CONCLUSIONS**

### **Estimant que :**

- Le dossier de demande d'autorisation environnementale comporte l'ensemble des éléments prévus par la réglementation,
- L'étude de dangers est complète et son contenu est en relation avec l'importance des effets et des risques
- L'étude d'incidence du dossier prend en compte la protection de la ressource en eau
- Le projet d'aménagement paysager est de qualité

### **En considération de :**

- Le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) de la ZAC d'Ozans pour le secteur Uy1
- Les mesures de suivi que toute étude d'incidence doit proposer sont insuffisamment caractérisées. L'objectif des mesures de suivi est de permettre de surveiller les impacts du projet, et de vérifier notamment que le projet préserve effectivement les intérêts protégés.

## CONCLUSIONS ET AVIS – Projet d'entrepôt logistique à ETRECHET - Indre

- Le suivi des mesures ERC prévues afin d'évaluer leur efficacité et l'atteinte de leurs objectifs, n'est pas décrit. Il n'est pas d'avantage proposé de rapports de suivi pour rendre compte des résultats des mesures, ni de calendrier de réalisation des bilans des mesures à transmettre.

### Et compte tenu que :

- Ces propositions sont bien entendu susceptibles d'être reprises, telles quelles ou amendées, dans l'arrêté d'autorisation.
- Et l'Inspection des Installations Classées a le pouvoir de prescrire des mesures de contrôle en phase d'exploitation du projet et de les décider à tout moment.

Pour toutes ces motivations explicites et celles à déduire de mon rapport joint aux présentes conclusions, dans le respect de mon indépendance et de la mission qui m'a été confiée et compte tenu de l'éthique des commissaires enquêteurs, j'émet un :

## AVIS FAVORABLE

à la demande d'autorisation environnementale présentée par la Société DCB LOGISTICS pour la création d'une plateforme logistique sur le territoire de la commune d'ETRECHET

## SOUS LES DEUX RESERVES SUIVANTES

- Sous réserve que la hauteur des ouvrages du bâtiment projeté soit conforme avec les documents d'urbanisme, et notamment avec le Règlement d'Aménagement de Zone de la ZAC d'Ozans pour le secteur Uy1.
- Sous réserve que soit rédigé l'ensemble des mesures de suivi que toute étude d'incidence doit proposer, avec la programmation des rapports de suivi permettant de rendre compte des résultats. Les mesures de suivi devront également inclure les mesures de réduction et de compensation prévues au projet.

*Mes conclusions et avis ont été finalisés le 13 novembre 2023. Ils sont précédés du rapport et des annexes sur document séparé, et sont transmis à l'attention de M. le Préfet de l'Indre. Un exemplaire est communiqué au Tribunal Administratif de Limoges.*

**Dominique COULLAUD**  
Commissaire enquêteur

