

**MEMOIRE EN REPONSE SUITE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE**  
**DANS LE CADRE DE L'INSTRUCTION DE LA DEMANDE**  
**D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**  
**AU TITRE DE LA LEGISLATION SUR LES INSTALLATIONS**  
**CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**



**DCB LOGISTICS**  
**RUE HARRIET QUIMBY – ZAC D'OZANS**  
**36 120 ÉTRECHET**

*Affaire n° 2022/11/077*

Révision	Date	Rédacteur	Validateur
0	27/10/2023	M. PENVEN	J. LHERMITTE

## PREAMBULE

La société DCB LOGISTICS a déposé par télédéclaration le 23 Février 2023 en Préfecture de l'Indre, et complété le 15 Juin 2023, un dossier de demande d'autorisation environnementale pour la création d'une plateforme logistique sur la commune d'ETRECHET (N° AIOT : 0100014557).

Le projet, dédié au stockage de marchandises diverses, sera constitué d'un seul bâtiment d'une surface de plancher de 11 ha sur une parcelle de terrain de 24 ha intégrée à la ZAC d'Ozans. Ce bâtiment sera recoupé en 10 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 2 000 m<sup>2</sup> pour le stockage de liquides inflammables et liquides combustibles / solides liquéfiés combustibles. En complément s'ajoutent des bureaux et locaux sociaux, des locaux techniques (locaux de charge, chaufferie, locaux électriques, local sprinklage), des voiries et parkings (PL/VL) et des ouvrages pour la gestion des eaux pluviales et déversements accidentels.

Dans son rapport du 5 Juillet 2023, l'inspection des Installations Classées de l'unité départementale de la DREAL Centre Val-de-Loire a estimé que le dossier était suffisant pour engager une enquête publique. Celle-ci s'est déroulée du 27 Septembre 2023 au 19 Octobre 2023.

Le présent mémoire a pour objectif d'apporter des réponses aux observations relevées par le public et/ou le commissaire enquêteur.



## 1. OBSERVATIONS DU PUBLIC

***Outre l'inquiétude exprimée quant à l'avenir de terres agricoles se trouvant sur la ZAC d'Ozans, une série de questions précises s'adresse spécifiquement à la société DCB LOGISTICS.***

Comme indiqué en page C-8 du dossier, les terrains accueillant le projet sont intégralement localisés en zone Uy1 du PLUi de la Communauté d'Agglomération de Châteauroux Métropole. Les zones U correspondent à des zones urbaines. La zone Uy1 correspond à la zone d'activité d'Ozans. Il s'agit d'un site de développement économique d'intérêt international aux vocations multiples : industrielles, logistiques et tertiaires.

Pour rappel la ZAC d'Ozans a été créée par délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Castelroussine le 27 Mai 2010 et a fait l'objet d'un arrêté la déclarant d'utilité publique en date du 5 Décembre 2011. Les rejets d'eaux pluviales au milieu naturel issus de la ZAC ont également été autorisés par l'Arrêté Préfectoral du 24 Novembre 2011.

Le projet s'inscrit donc dans une ZAC autorisée et le devenir des autres parcelles du projet n'est pas du ressort de la société DCB LOGISTICS.

### ***Que signifie DCB ?***

DCB correspond aux initiales de Monsieur Didier CAUDARD-BREILLE, président du groupe DCB associé.

### ***Quelles sont les réalisations de la société ailleurs que dans la région lyonnaise ?***

Hormis les projets en région lyonnaise, la société DCB LOGISTICS développe une messagerie à MAUGUIO (34).

### ***DCB LOGISTICS est-elle propriétaire des 24 ha de terrain sur la ZAC et à quelle date ?***

La société DCB LOGISTICS est en cours d'acquisition du terrain.

### ***Quelles parcelles sont concernées et à quel prix ont-elles été négociées ?***

Les parcelles concernées par le projet sont citées en page C-8 du dossier :

Commune	Section	Parcelles	Surface (m <sup>2</sup> )	
			Parcelle	Projet
ÉTRECHET	A	108 (en partie)	179 845	4 401
		109 (en partie)	247 840	159 513
		368 (en partie)	567 556	75 849
		440 (en partie)	10 499	1 038
TOTAL			-	<b>240 801</b>

Elles figurent également sur l'extrait de plan cadastral en même page, rappelé en page suivante.



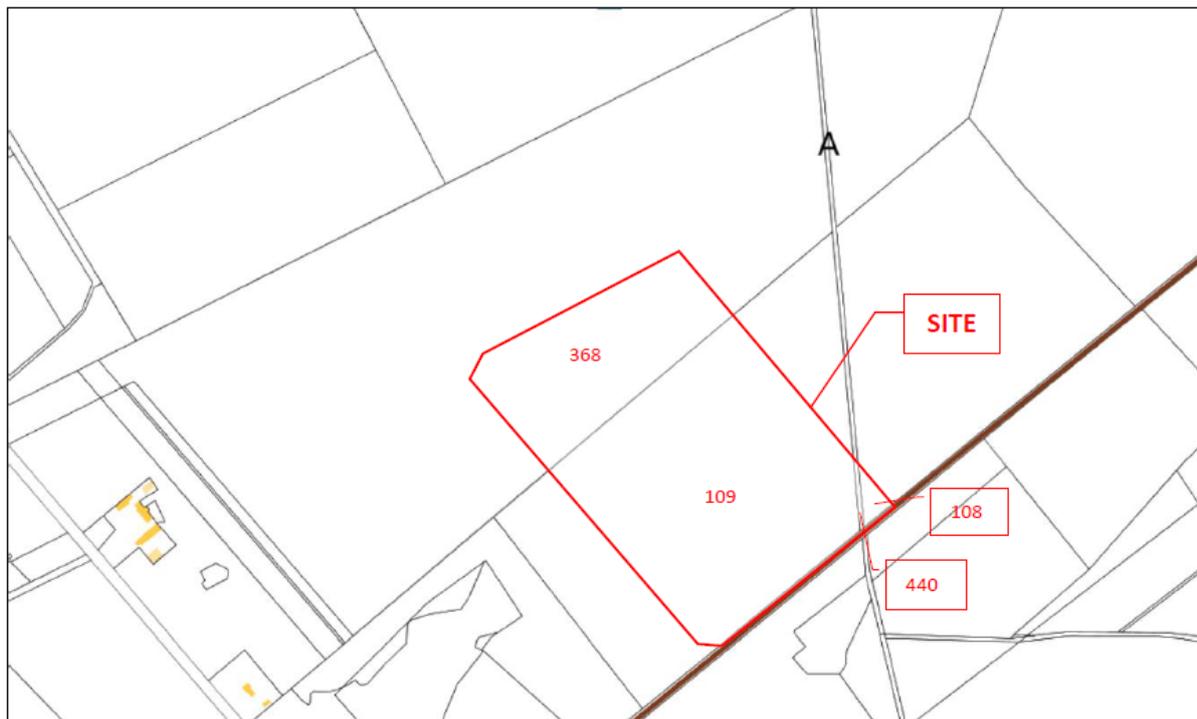


Figure 10 : Présentation des parcelles cadastrales

Du fait de la négociation en cours, le prix ne peut pas être communiqué.

***La société DCB LOGISTICS a-t-elle l'intention de revendre le terrain et/ou l'entrepôt ?***

DCB LOGISTICS se réserve le droit de vendre tout ou partie du projet à un éventuel acquéreur qui se manifesterait.

***Est exprimée en outre la crainte d'une aggravation de l'encombrement des routes départementales lié à l'activité de l'entrepôt, et d'une dégradation de la qualité de l'air.***

L'étude d'incidence menée dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale présente les incidences du projet attendues sur l'environnement ainsi que les mesures proposées par la société DCB LOGISTICS.

Les éléments concernant le trafic montrent que le trafic généré par le projet sera inférieur à celui qui était prévu lors de l'autorisation de la ZAC d'Ozans. De plus, le trafic estimé par la société DCB LOGISTICS ne prend pas en compte le recours aux transports en commun, aux mobilités actives et au covoiturage. Il est important de souligner que la ZAC d'Ozans peut être reliées depuis l'autoroute A20 sans nécessiter la traversée de CHATEAUROUX ou même le centre-ville d'ETRECHET.

En ce qui concerne la qualité de l'air, le projet ne présentera pas d'émissions atmosphériques directes notables, la chaufferie n'étant prévue que pour le maintien hors gel de l'entrepôt, et sera alimentée par du gaz naturel, combustible peu polluant. Les émissions indirectes liées au trafic routier représenteront quant à elles moins de 3% des émissions recensées au niveau de la zone d'étude par la CA Châteauroux Métropole.

## 2. OBSERVATIONS ET QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

*La notice d'incidence du dossier de demande d'autorisation indique deux limitations de la vitesse de circulation sur le site : 20 km/h (cf. C-57) et 15 km/h (cf. C-66). Pourriez-vous justifier cette différence ?*

Il s'agit d'une incohérence à la rédaction du dossier : la vitesse limite mise en place par DCB LOGISTICS sera de 15 km/h.

*La plateforme logistique disposera-t-elle de quatre locaux de charge comme indiqué p. D-16, ou bien de six comme mentionné p. B-26 ?*

L'entrepôt comportera bien 6 locaux de charge, la mention indiquée en p. D-16 est erronée.

*Le bâtiment est d'une hauteur au faîtage de 14,10 m et le permis de construire fait état d'une hauteur de 15,15m. Toutefois, le point le plus haut de la plateforme logistique pourrait être obtenu avec les cheminées reliées aux deux chaudières d'une hauteur de 20,15m au minimum. Pourriez-vous préciser les hauteurs maximales de ces cheminées, et éventuellement de tout autre équipement ou installation qui seraient d'une hauteur supérieure ?*

La hauteur de 15,15 m correspond à la hauteur maximale des constructions, à savoir le dépassement des murs séparatifs entre cellules en toiture de l'entrepôt. La hauteur de 14,10 m est quant à elle la hauteur au faîtage, soit la hauteur au point le plus haut de la toiture.

La cheminée de la chaufferie doit quant à elle représenter une hauteur supplémentaire de 5 m par rapport au point le plus haut de l'entrepôt (considéré comme obstacle à la bonne diffusion des gaz de combustion), soit  $15,15+5=20,15$  m. Cette hauteur stricte sera retenue pour la construction de la cheminée.

*La plateforme logistique sera équipée de deux parkings pour véhicules légers d'un total de 356 places destinées en principal aux employés. L'expérience montre en effet que l'usage de la voiture individuelle reste prédominant pour se rendre au travail. Or, l'Agglomération Châteauroux Métropole dispose d'un service exemplaire de transports en commun entièrement gratuits qui contribuent notamment à fluidifier la circulation, préserver la qualité de l'air, réduire les coûts de transport des particuliers... etc. Cela pourra compléter les actions et initiatives de DCB LOGISTICS visant à impulser des modes alternatifs à la voiture individuelle.*

Cet élément est en effet présenté en page C-70 du dossier :

Il est prévu au sein de la zone d'activités la mise en place de mesures d'incitation à l'usage des modes doux de déplacement :

- ❖ Continuité des aménagements piétons/deux roues/ transport en commun : trottoirs, bandes cyclables, parkings...
- ❖ Signalétique associée permettant de sécuriser les usagers.
- ❖ **Le site sera desservi par des lignes de transports péri-urbains avec une priorité pour les déplacements pendulaires domicile-travail. Ce service public sera gratuit, comme l'ensemble du réseau communautaire actuellement en exploitation.**
- ❖ Le site internet co-voiturage mis en place par la Châteauroux Métropole, le Conseil départemental et le Pays Castelroussin – Val de l'Indre en 2009 pourra également être utilisé par les salariés qui travailleront à la ZAC d'Ozans.



**L'étude d'incidence environnementale ne donne aucune indication sur la quantité de GES émis au niveau de la Communauté d'Agglomération Châteauroux Métropole par le trafic routier généré par la plateforme logistique. Pourriez-vous évaluer les émissions de GES dues à la rotation des poids-lourds et aux navettes domicile-travail des employés sur une année pleine au niveau de l'Agglomération, et en évaluer l'impact sur les résultats de l'inventaire réalisé en 2018, voire sur un inventaire plus récent, dans le secteur du transport routier (cf. tableau p. C-62 – source Lig'Air).**

Les émissions liées au trafic de poids lourds et de véhicules légers sur la zone concernée par la présente étude d'impact ont été estimées à l'aide du document « Air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Update jul.2018 » élaboré par l'Agence Européenne de l'environnement. Les facteurs d'émission par type de véhicule diesel exprimé en g/kg de carburant consommé sont présentés dans le tableau suivant :

Type de véhicule	CO <sub>2</sub>	CO	COVNM	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	PM	N <sub>2</sub> O
Passenger cars (VL)	8,74	3,33	0,7	0,04	12,96	1,1	0,087
HDV (poids-lourds)	2,54	7,58	1,92	0,04	33,37	0,94	0,051

Type de véhicule	NH <sub>3</sub>	ID(1,2,3-cd)	B(k)F	B(b)F	B(a)P
Passenger cars (VL)	0,065	2,12E-05	1,18E-05	2,24E-05	2,14E-05
HDV (poids-lourds)	0,013	7,90E-06	3,44E-05	3,08E-05	4,70E-06

*Facteur d'émission de polluant par type de véhicule (fourchette moyenne)*

Dans une démarche majorante pour la suite de la présente étude, nous assimilerons l'ensemble des COVNM (composés organiques volatils non méthaniques) au benzène et l'ensemble de HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) au benzo(a)pyrène.

Pour le calcul des émissions, l'étude considère un trajet réalisé au niveau de la zone d'étude de 10 km parcourus par jour pour les VL (*source : Enquête Mobilité des Personnes 2019 – Trajet aller simple*) et de 9,8 km pour un trajet PL depuis l'autoroute A20 (aller).

Les hypothèses de trafic considérées par site sont présentées dans le tableau ci-après.

Type de véhicule employé	Trafic journalier	Mouvements par jour	Nombre de jour de circulation par an
Poids-lourds	480	960	260
Véhicules légers	300	600	260

*Hypothèses de trafic considérées*

Au regard :

- ❖ du type de véhicule employé (véhicules légers et poids-lourds pour l'essentiel),
- ❖ de la consommation moyenne de carburant par km parcouru,
- ❖ des facteurs d'émission des polluants par kg de carburant consommé,
- ❖ du trafic annuel estimé,
- ❖ le flux annuel de polluant représentatif des émissions indirectes liées au trafic routier est présenté dans le tableau ci-dessous.



Polluants	Flux annuel (en kg/an)		
	VL	PL	TOTAL
CO <sub>2</sub>	322 866	1 861 882	<b>2 184 747</b>
CO	3 669	4 450	<b>8 119</b>
COVNM	455	1 127	<b>1 582</b>
SO <sub>2</sub>	0,38	1,76	<b>2,15</b>
NOx	1 146	19 590	<b>20 737</b>
PM	68,0	551,8	<b>619,8</b>
N <sub>2</sub> O	13,7	29,9	<b>43,6</b>
NH <sub>3</sub>	48,8	7,6	<b>56,4</b>
HAP	0,0057	0,0459	<b>0,0516</b>

*Estimation des émissions atmosphériques liées au trafic routier*

Les émissions issues du trafic lié au projet peuvent être comparées aux émissions 2018 de la CA Châteauroux Métropole :

Polluants concernés	Emissions issues du trafic routier du projets (t /an)	Emissions moyennes 2018 au niveau de la CA Châteauroux Métropole (t/an)	Part du site sur les émissions totales 2018 dans la CA (%)
Oxydes d'azote	20,7	759	<b>2,73%</b>
Dioxyde de soufre	0,0022	34	<b>0,01%</b>
Poussières (PM <sub>10</sub> )	0,62	238	<b>0,26%</b>
Ammoniac	0,056	428	<b>0,01%</b>
HAP assimilés au Benzo(a)pyrène	0,000052	0,07	<b>0,07%</b>
COVNM assimilés au benzène	1,58	935	<b>0,17%</b>
Protoxyde d'azote	0,0436	98,2	<b>0,04%</b>
Dioxyde de carbone	2 185	334 511	<b>0,65%</b>
Monoxyde de carbone	8,12	1 821	<b>0,45%</b>

*Part des émissions atmosphériques associées au trafic routier des sites sur les émissions totales des communautés de communes de la zone d'étude (données 2019)*

Ainsi, les émissions associées au trafic routier représenteront moins de 2,8% des émissions atmosphériques recensées en 2018 sur le territoire de la CA Châteauroux Métropole.

***Le dossier envisage une surface bâtie maximale de 18,1 ha pour évaluer le trafic poids-lourds, alors que la surface de plancher de l'entrepôt n'est que de 11 ha. Comment justifiez-vous une telle différence ? Et quelle sera précisément la superficie de la surface bâtie ? En outre, pourriez-vous insérer dans votre réponse copie du paragraphe de l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'autorisation de la ZAC et permettant d'estimer le nombre de véhicules ?***

Dans l'étude d'incidence, un calcul a été réalisé afin d'estimer le trafic qui serait générer par le projet en prenant en compte les mêmes hypothèses que celles utilisées dans l'étude d'impact établie lors de la création de la ZAC.

L'extrait de l'étude d'impact de la ZAC présentant ces hypothèses est fourni en annexe.



Pour les poids-lourds, l'estimation est réalisée de la façon suivante :

- ❖ Coefficient d'occupation du sol de 0,75 : dans le cadre du projet, cela signifie que pour la surface du terrain du projet de 24,1 ha environ, la SHON maximale serait de 18,1 ha ;
- ❖ Pour l'activité logistique, un trafic poids-lourds de 30 PL par jour et par ha : dans le cadre du projet, cela correspondrait donc à un trafic de  $30 \times 18,1 = 543$  PL/j.

La surface bâtie réelle du projet sera bien de 11,86 ha environ. Au regard du nombre de quais prévus et des activités présentées, le trafic lié à la future plateforme logistique est estimé par la société DCB LOGISTICS à 480 PL/j, soit moins que le trafic PL initialement estimé pour la ZAC.

***Le bâtiment étant proposé en location, l'exploitant DCB LOGISTICS restera juridiquement l'unique responsable du site en tant que titulaire de l'autorisation d'exploiter. A ce titre, DCB sera tenu d'imposer le respect des obligations de l'arrêté préfectoral d'autorisation, faire réaliser un audit périodique, organiser le gardiennage du site..., et imposera aux locataires à travers le bail de location le respect d'un certain nombre de prescriptions.***

***Mais s'il s'avérait que l'entrepôt était destiné à être vendu en partie ou en totalité, qui alors sera juridiquement responsable du site ?***

Si le bâtiment venait à changer de propriétaire un jour, un changement d'exploitant ICPE sera effectué pour que ce nouveau propriétaire devienne exploitant et titulaire de l'arrêté préfectoral d'autorisation qui sera obtenu pour le site au terme de l'instruction.

***Si la plateforme logistique devait être vendue (et non louée), qui plus est dans un délai proche, pour quelles raisons cette option ne figure-t-elle pas au dossier ? Pourquoi la location est-elle la seule configuration développée dans le dossier de demande d'autorisation environnementale ?***

En cas de vente, l'investisseur se substituerait à DCB LOGISTICS avec un locataire.

***Sur les engagements de solarisation : DCB LOGISTICS revendique de s'inscrire dans une démarche d'accélération de sa contribution à la transition énergétique, et s'engage dans son dossier de demande d'autorisation environnementale « à la mise en place de panneaux photovoltaïques pour une surface équivalente à au moins 50% de la surface utile de l'entrepôt » (confer p. B-18). Pour information, la loi "Energie et climat" du 8/11/2019 à laquelle se réfère cette partie du dossier a été relayée depuis par la loi plus récente "Climat et Résilience" du 22/08/2021 destinée à répondre au défi de l'urgence climatique.***

***Pourtant, le dispositif photovoltaïque tel que décrit dans le dossier du pétitionnaire ne correspond pas à cet engagement, puisque le taux global de couverture prévu est de 41,1% (36,3% sur la surface utile de l'entrepôt et 100% sur les ombrières), donc significativement inférieur à la promesse « d'au moins 50% ». De tels engagements pourraient s'avérer fallacieux, d'autant qu'ils sont présentés comme mesure compensatoire aux gaz à effet de serre émis par le fonctionnement de la plateforme logistique (cf. p C-63). Pourriez-vous justifier ?***

***Dans le cas où le pétitionnaire se référerait à ses engagements pris dans le cadre de la charte AFIOLOG et à une moyenne des taux de couverture sur l'ensemble des permis de construire déposés, force est de constater que cet éventuel motif et des justificatifs n'apparaissent pas dans le dossier de demande d'autorisation. La réponse au présent PV de synthèse des observations devra donc faire apparaître les taux de couverture par des panneaux photovoltaïques sur l'ensemble des permis déposés par DCB LOGISTICS depuis la signature de la charte AFIOLOG. Le pétitionnaire pourra se baser sur le reporting qu'il n'a pas manqué de fournir dans le cadre du suivi, évaluation et mise en œuvre de la charte.***

La rédaction effectuée dans le dossier en page B-18 est erronée : il s'agit d'une confusion entre les exigences du Code de la construction et de l'habitat et la Charte AFIOLOG elle-même.



En effet, découlant de la Loi Climat Energie, l'alinéa I de l'article L.171-4 du Code de la construction et de l'habitat indique que « *Dans le respect des objectifs généraux de performance énergétique et environnementale des bâtiments énoncés à l'article L. 171-1, les bâtiments ou parties de bâtiments mentionnés au II du présent article doivent intégrer soit un procédé de production d'énergies renouvelables, soit un système de végétalisation basé sur un mode cultural ne recourant à l'eau potable qu'en complément des eaux de récupération, garantissant un haut degré d'efficacité thermique et d'isolation et favorisant la préservation et la reconquête de la biodiversité, soit tout autre dispositif aboutissant au même résultat.* » L'alinéa III du même article précise que « Les obligations résultant du premier alinéa du I du présent article sont réalisées **en toiture du bâtiment ou sur les ombrières surplombant les aires de stationnement**, sur une surface minimale au moins égale à une proportion de la toiture du bâtiment construit ou rénové de manière lourde et des ombrières créées, définie par arrêté des ministres chargés de la construction et de l'énergie. Cette proportion est **au moins de 30 % à compter du 1er juillet 2023**, puis de 40 % à compter du 1er juillet 2026, puis de 50 % à compter du 1er juillet 2027. »

L'arrêté ministériel du 5 Février 2020 complète ces éléments par le fait que sont exclues de la surface de toiture à prendre en compte les surfaces de toiture correspondant aux bandes de protection de part et d'autre des murs séparatifs REI ainsi que les dispositifs de sécurité.

Ainsi, à la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale de la société DCB, la réglementation imposait au projet la mise en place de panneaux photovoltaïques ou d'un système de végétalisation sur 30% au moins de la surface exploitable de la toiture de l'entrepôt.

Or, DCB LOGISTICS va bien au-delà de cette prescription puisque qu'elle prévoit **100% de la surface exploitable** :

- ❖ Des **panneaux photovoltaïques** au centre de la toiture de l'entrepôt pour une surface de 22 400 m<sup>2</sup> (soit 36,3%)
- ❖ Une **toiture végétalisée** sur le reste de la surface utile de l'entrepôt (périphérie du bâtiment).

En complément, il est également prévu l'installation d'ombrières au-dessus des parkings VL et de l'aire d'attente PL pour une surface totale de 5 340 m<sup>2</sup>, amenant la couverture de panneaux à 41,1% de la surface de toitures cumulée à celle des ombrières, et **45% de la surface utile de l'entrepôt seul**.

La Charte AFILOG, dont la société DCB LOGISTICS est effectivement signataire, a choisi de durcir la prescription du Code de la construction et de l'habitat. Dans les engagements relatifs à la neutralité carbone et à la performance environnementale du bâti, elle indique un objectif de couverture de 50% de la surface de toiture utile, pour l'ensemble des permis déposés entre le 1<sup>er</sup> Janvier 2022 et le 1<sup>er</sup> Janvier 2025 avec des panneaux photovoltaïques. Elle omet cependant la mention de la toiture végétalisée rendue possible par la Loi Climat Energie.

Dans le cadre du projet, une attention particulière a été portée à l'intégration du bâtiment dans le paysage en prévoyant une architecture particulière et une végétalisation de la périphérie du bâtiment. Ce choix vient réduire la surface disponible pour l'implantation des panneaux photovoltaïques.

***Enfin, lors de notre réunion du 25/09/2023, vous avez évoqué « le risque qu'ENEDIS ne puisse absorber la puissance installée » et envisagé pour ce motif l'absence de panneaux photovoltaïques sur les ombrières. Pourtant au moment de déposer votre demande d'autorisation environnementale, vous ne pouviez ignorer que :***

- ***le raccordement de la ZAC d'Ozans au réseau public de distribution d'électricité nécessite des travaux d'extension du réseau nécessaires pour l'aménagement de la ZAC, et qu'en outre il n'y avait plus de réserve disponible sur le poste source***
- ***la décision du 19/12/2019 de la Commission de régulation de l'énergie concernant le différend sur les conditions de raccordement de la ZAC d'Ozans au réseau public de distribution d'électricité.***



***C'est donc en connaissance de cause que vous avez choisi de déposer votre dossier de demande d'autorisation environnementale en maintenant vos engagements de solarisation. La suppression des panneaux photovoltaïques sur les ombrières et la diminution du taux de couverture seraient un mauvais signal sur la qualité de vos engagements.***

Il s'agit d'une incompréhension lors de l'échange du 25/09/2023.

En effet, à la conception du projet, il a été vérifié les capacités du réseau ENEDIS à absorber la puissance de production estimée sur la base de l'implantation des panneaux photovoltaïques au centre de la toiture de l'entrepôt et sur ombrières. La surface de panneaux installées présentera une puissance de l'ordre de 5 MWc à 6,27 MWc. A l'heure actuelle, les données disponibles montrent que le réseau au niveau de la ZAC d'Ozans dispose de la réserve de capacité nécessaire pour le raccordement du site.

Les capacités techniques du réseau ENEDIS seraient cependant à vérifier dans le cas où le projet évoluerait pour implanter un nombre supérieur de panneaux photovoltaïques.



**ANNEXE :**  
**EXTRAIT DE L'ETUDE D'IMPACT DE LA ZAC**



- ✓ En vue de désengorger au maximum le réseau routier, le prolongement de la desserte ferroviaire de la zone industrielle de la Martinerie est préconisé.

## 2.3.2 La circulation

### 2.3.2.1 Estimation de l'évolution

#### *Hypothèses de calcul :*

On se place à un horizon où l'on considère que la totalité de la zone est aménagée suivant les prévisions d'aménagement d'ensemble.

Les voies d'accès à la ZAC sont :

- La RD 920 au Nord en liaison directe avec l'aéroport et l'autoroute A20,
- La RD 920 à l'ouest en liaison avec les communes du sud et de l'ouest de l'agglomération,
- La RD 943 au Sud Est.

#### *Déplacement du personnel*

La desserte de la zone par un système de transports en commun permet de couvrir 20 % des besoins. Le covoiturage encouragé par les plans de déplacements des entreprises absorbe 10 % des besoins. Ce qui nous conduit à considérer que 70 % des besoins de déplacement des personnels se réalisent en véhicules particuliers.

Toutes activités confondues, on propose donc de retenir 1,5 déplacement aller / retour par jour et par employé. A terme, la ZAC complètement aménagée générera 5 000 emplois environ, d'où 7 500 déplacements aller / retour par jour au total.

Les déplacements du personnel en véhicules particuliers représentent donc 5 250 VL que nous proposons de répartir ainsi :

- La RD 920 au Nord : 40 % soit 2 100 VL/jour
- La RD 920 à l'ouest : 50 % soit 2 625 VL/jour
- La RD 943 au Sud Est : 10 % soit 525 VL/jour.

#### *Déplacement des visiteurs*

Pour le secteur services / industrie / tertiaires / énergies, le trafic visiteur est égal au trafic employé.

En supposant que l'activité logistique génère environ 500 emplois (6 emplois par ha bâti environ), il reste 4 500 emplois pour tous les autres secteurs, soit un trafic visiteurs évalué à 4 725 déplacements aller / retour par jour de véhicules légers supplémentaires.

Les déplacements des visiteurs en véhicules particuliers représentent donc 4 725 VL que nous proposons de répartir ainsi :

- La RD 920 au Nord : 60 % soit 2 835 VL/jour
- La RD 920 à l'ouest : 30 % soit 1 418 VL/jour
- La RD 943 au Sud Est : 10 % soit 472 VL/jour.

#### *Trafic VL*

En cumulant les déplacements du personnel et des visiteurs en véhicules particuliers, on obtient donc un trafic de 9 975 VL que nous proposons de répartir ainsi :

- La RD 920 au Nord : 4 935 VL/jour ;
- La RD 920 à l'ouest : 4 043 VL/jour ;
- La RD 943 au Sud Est : 997 VL/jour.

#### *Trafic marchandises*

La répartition entre les différents modes de transport est le suivant :

- Fer : 20 %
- Route : 70 %
- Avion 10 %

Le transfert entre l'aéroport et le site d'Ozans s'effectue par la route. Ceci conduit à considérer que 80 % du trafic marchandises s'effectue par la route.

Sur la base de 330 ha cessibles, la surface dédiée aux activités est répartie ainsi :

- Logistique : 118 ha,
- Industrie : 79 ha,
- Énergie : 53 ha,
- Tertiaire : 68 ha,
- Services : 12 ha.

Pour un COS de 0,75 on obtient donc une SHON de

- Logistique : 76,7 ha,
- Industrie : 55,3 ha,
- Énergie : 42,4 ha,
- Tertiaire : 61,2 ha,
- Services : 10,8 ha.

Pour l'activité logistique, on prend en considération un trafic poids lourds (PL) de 30 PL par jour et par ha soit un total de 2 301 PL/j.

Pour les activités Industrie et Énergie, en considérant un tonnage journalier généré de 10 T pour 1 000 m<sup>2</sup> de SHON, on obtient un trafic de 2,78 PL de charge utile 36 Tonnes par jour et par ha, ce qui conduit à un trafic journalier de 272 PL.

Pour les activités Tertiaire et Services, on prend en considération un trafic poids lourds (PL) de 1 PL par jour et par ha soit un total de 72 PL/j.

Au total, le trafic marchandises entraîne un trafic journalier de 2 644 PL que nous proposons de répartir ainsi :

- La RD 920 au Nord : 80 % soit 2 116 PL/jour
- La RD 920 à l'ouest : 10 % soit 264 PL/jour
- La RD 943 au Sud Est : 10 % soit 264 PL/jour.

### 2.3.2.2 Impacts

Le projet aura pour impact une augmentation du flux routier sur les grands axes environnants notamment les axes Ozans /A20 (RD920 au nord), Ozans /Châteauroux (RD920 à l'ouest), Châteauroux / Montluçon (RD67/RD943), sur l'axe et sur les deux giratoires de la RD67 :

- ✓ La RD 920 au Nord : 4 935 VL/jour et 2 116 PL/jour soit une augmentation du trafic de 43 %,
- ✓ La RD 920 à l'ouest : 4 043 VL/jour et 264 PL/jour soit une augmentation du trafic de 32 %,
- ✓ La RD 943 au Sud Est : 997 VL/jour et 264 PL/jour soit une augmentation du trafic de 9 %.

Cette augmentation est compatible avec les capacités du réseau viaire existant d'une part et d'autre part avec les projets d'aménagement routiers prévus sur le secteur :

- Doublement de la rocade : le Conseil Général prévoit, en effet, la mise en 2 x 2 voies de la rocade (RD 920) entre la RN151 et la RD67. Ce projet et la création de la ZAC sont toutefois complètement indépendants.
- Liaison entre la RD 925 et la RN 151 prévue au SCOT qui aura pour effet de délester la rocade d'une partie de son trafic.

### 2.3.2.3 Préconisations / Mesures compensatoires

- ✓ Une offre alternative devra être proposée afin de redonner une place aux différents modes de déplacements, notamment les transports en commun et les modes doux, et permettre un accès sécurisé à l'ensemble des usagers qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons :
  - ◆ desserte de la ZAC par les transports en commun : des arrêts de bus bien répartis afin de desservir l'ensemble de la zone d'activités ;
  - ◆ aménagements deux roues sécurisés sur l'ensemble des voiries du projet (voiries internes) ;
  - ◆ aménagements pour la sécurité des piétons ;
  - ◆ desserte interne de la ZAC par des modes alternatifs aux véhicules individuels depuis les pôles Services.
- ✓ L'ouverture d'une liaison fret non concurrentielle est à préconiser pour réduire le trafic des véhicules lourds sur la zone, et donc l'ensemble des nuisances liées à ce type de trafic.
- ✓ Les sociétés s'implantant sur la zone seront fortement incitées à mettre en place des Plans de Déplacement d'Entreprises.

## 2.3.3 Les réseaux

### 2.3.3.1 La gestion des eaux pluviales

*(cf Partie 5 Chapitre 2.1.3.2)*

### 2.3.3.2 L'Adduction d'Eau Potable

*(cf Partie 5 Chapitre 2.1.3.1)*