



Mission régionale d'autorité environnementale

de Bourgogne-Franche-Comté

**Avis délibéré de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale de Bourgogne-Franche-Comté
sur le projet de construction d'un entrepôt logistique
et la mise en compatibilité du PLU sur le territoire de la
commune de Rochefort-sur-Nenon (Jura)**

n°BFC-2019-2133

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La société ITM Logistique Alimentaire Internationale (ITM LAI) a déposé une demande d'autorisation environnementale le 8 février 2019 pour la construction d'un entrepôt logistique sur la commune de Rochefort-sur-Nenon (Jura). Le dossier fera également l'objet d'une demande de permis de construire.

Par ailleurs, la communauté d'agglomération du Grand Dole (CAGD) avait déposé une demande d'examen au cas par cas, reçue le 7 novembre 2018, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme, portant sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Rochefort-sur-Nenon. La décision de la MRAe en date du 27 décembre 2018 ayant soumis à évaluation environnementale la mise en compatibilité du document d'urbanisme (décision n° 2018DKBFC166), la société ITM LAI a sollicité, par courrier du 8 avril 2019, l'organisation d'une procédure commune¹ d'évaluation environnementale ainsi que l'organisation d'une enquête publique unique pour ces deux procédures.

En application du code de l'environnement², le présent projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale. La démarche d'évaluation environnementale consiste à prendre en compte l'environnement tout au long de la conception du projet. Elle doit être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet et à l'importance des impacts de ce dernier. Cette démarche est restituée dans une étude d'impact qui est jointe au dossier de demande d'autorisation, et pour laquelle des compléments ont été apportés en juillet 2019, en septembre et en octobre 2019. Le dossier expose notamment les dispositions prises pour éviter, réduire voire compenser les impacts sur l'environnement et la santé humaine.

Ce dossier fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui porte sur la qualité de l'étude d'impact (version d'octobre 2019) ainsi que sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il comporte une analyse du contexte du projet, du caractère complet de l'étude, de sa qualité, du caractère approprié des informations qu'elle contient. L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet porte tout particulièrement sur la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts. L'avis vise à contribuer à l'amélioration du projet et à éclairer le public, il constitue un des éléments pris en compte dans la décision d'autorisation.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de Bourgogne-Franche-Comté (BFC), via la DREAL, a été saisie du dossier pour avis.

Les modalités de préparation et d'adoption du présent avis sont les suivantes :

La DREAL a transmis à la MRAe de BFC un projet d'avis en vue de sa délibération.

Cet avis a été notamment élaboré avec la contribution de l'agence régionale de santé (ARS), de la direction départementale des territoires (DDT) du Jura.

En application de sa décision du 14 août 2019 relative à l'exercice de la délégation, la MRAe de BFC a, lors de sa réunion du 22 octobre 2019, donné délégation à Monique NOVAT, présidente de la MRAe de BFC, pour traiter ce dossier.

Nb : En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, le délégataire cité ci-dessus 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.

Cet avis, mis en ligne sur le site internet des MRAe (<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr>), est joint au dossier d'enquête publique ou mis à disposition du public.

¹ procédure commune, définie à l'article R. 122-27 du code de l'environnement.

² articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement issus de la transposition de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 modifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

1- Description et localisation du projet

La société ITM Logistique Alimentaire Internationale (ITM LAI) est une filiale logistique, depuis janvier 2010, du « Groupement des Mousquetaires », 3^{ème} logisticien français et qui gère 46 bases logistiques en Europe. La société ITM LAI sera l'exploitant de l'ensemble du site logistique alimentaire de Rochefort-sur-Nenon dans le Jura (39), tandis que la société ITM IMMO-LOG-24 sera propriétaire du terrain et des bâtiments.

ITM-IMMO-LOG dispose actuellement de deux sites logistiques assurant l'approvisionnement des magasins de distribution (Intermarché). L'un se situe à Saint-Dié dans les Vosges (88) d'une surface de 21 000 m² et employant 206 salariés en CDI, spécialisé dans les produits froids et l'autre à Rochefort-sur-Nenon, d'une surface de 33 000 m² et employant 218 salariés en CDI, spécialisé dans les produits secs. Ce projet s'inscrit dans un plan de transformation logistique de la société ITM visant à remplacer les deux plateformes logistiques actuelles par une seule à Rochefort-sur-Nenon de 68 000 m² avec 350 salariés.

L'emprise bâtie - longueur 547 m et deux largeurs de 108m et 130 m - s'étendra sur une emprise au sol de 24 hectares. Elle comportera 12 cellules dédiées au stockage de produits de grande surface, dont des produits frais et à température négative. Les bâtiments (entrepôts) seront en partie recouverts en toiture par des panneaux photovoltaïques. Le futur site est classé SEVESO seuil bas par cumul.

Situé à 5 km au nord-est de Dole et proche de 2 échangeurs autoroutiers de l'A36, le site d'implantation est bordé :

- au nord, par la voie ferrée Dole-Besançon, par une zone agricole et la cimenterie EQIOM ;
- à l'ouest, par un espace boisé ;
- au sud, par une zone agricole (grandes cultures) et par la RD 673 ;
- à l'est, par une zone mixte boisée et agricole, une zone industrielle et des habitations située à 400 m et en entrée du bourg de Rochefort-sur-Nenon.



Localisation du projet de plateforme logistique (extrait du dossier – Partie 1 - descriptif)

En projet connexe et en concertation avec la communauté d'agglomération du Grand Dole, il est prévu de créer un carrefour giratoire au niveau de l'échangeur autoroutier d'Authume pour améliorer la sécurité routière. Des discussions

sont en cours avec l'autorité gestionnaire de la RD 673 (Conseil départemental du Jura) pour aménager à terme un nouveau carrefour giratoire, de sorte à délester le flux de véhicules arrivant depuis Dole sur le giratoire existant.

À la livraison du bâtiment, l'accès à la plateforme se fera par le giratoire actuel entre la RD 673 et la rue des Entrepôts, puis par le carrefour entre la RD673, la voie communale n° 26 et la future voirie d'accès au site. Cette dernière, sur un linéaire de 290 m, aura une largeur de 7 m, ainsi que 3 m d'emprise pour les modes doux (piétons et vélos), séparée de la route par un fossé ouvert de 0,80 m végétalisé et équipée de candélabres pour l'éclairage public.

L'entrepôt et les quais de chargement et déchargement des marchandises seront exploités 24 heures sur 24 et 6 jours sur 7. L'effectif sera d'environ 350 salariés, dont 260 en logistique. Les bureaux seront ouverts du lundi au vendredi, de 8h00 à 18h00. Le flux quotidien de véhicules est estimé à 400 camions (livraisons et expéditions) et 400 voitures (personnels et visiteurs), principalement du lundi au samedi de 5h00 à 22h00. Le site sera entièrement clos par une clôture métallique rigide d'une hauteur de 2 mètres et gardienné.

Le projet de travaux concerne :

- la construction de 68.000 m² d'entrepôts et de bureaux en rez-de-chaussée et R+2 ;
- la création de voiries internes imperméabilisées sur une surface d'environ 6,6 hectares ;
- des aires de stationnements dimensionnées pour 300 VL et 80 PL ;
- une réserve incendie sur 880 m² d'emprise, pour un volume de 480 m³ ;
- plusieurs bassins de confinement des eaux d'incendie, des eaux usées et de régulation des eaux pluviales ;
- l'aménagement d'espaces verts sur 9,4 hectares.

Le site comportera notamment un atelier (170 m²) et une aire de lavage des PL, une station GNL (Gaz Naturel Liquéfié) avec 4 distributrices et une cuve d'une capacité de 34 tonnes, un local déchets (essentiellement pour les papiers, cartons, plastiques, verres, bio-déchets), un abri à palettes de 1 925 m², un poste de garde (94 m²), un ensemble sprinkler³. La centrale photovoltaïque recouvrira les toitures des entrepôts sur une superficie de 46 112 m² pour une production estimée à 2,7 MWc (mégawatt crête), utilisée en partie en autoconsommation et représentant 70% des besoins de la plateforme.

Les 12 cellules de l'entrepôt, dont 3 frigorifiques, seront équipées chacune de portes de quais en façade. À l'intérieur du bâtiment, les marchandises sur palettes seront déchargées et transportées vers les cellules de stockage et stockées sur racks sur 6 niveaux en élévation.

Les circuits de production de froid seront des systèmes par compression d'ammoniac (NH₃) (1,3 tonnes) qui refroidiront le dioxyde de carbone (CO₂) du circuit de distribution du froid dans les 3 cellules. Deux groupes électrogènes de 2 MW et 1 MW thermique alimentés en fioul depuis une cuve enterrée de 50 m³ pallieront toute coupure du réseau de distribution. La mûrisserie disposera de 9 chambres de mûrissage à l'azéthyl (Ethylène et Azote) d'une capacité maximale de fruits traités de 240 tonnes par jour avec une moyenne journalière estimée de 40 tonnes. Le chauffage des cellules 1 à 8 sera assuré par deux chaudières au gaz naturel d'une puissance de 1,6 MW.

2- Enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale sont les suivants :

- la consommation de terres agricoles et l'artificialisation des sols induite par ce projet qui s'implante sur des espaces agricoles ;
- les incidences du projet sur le climat au travers de la quantité d'énergie grise⁴ consommée pour sa réalisation, source de rejets de gaz à effets de serre dans l'atmosphère, mais également ceux produits par l'énergie nécessaire à son exploitation, et notamment le transport exclusivement routier des marchandises tant en

³ Système d'extinction incendie automatique.

⁴ **L'énergie grise ou énergie intrinsèque** est la quantité d'énergie consommée lors du cycle de vie d'un matériau ou d'un produit : la production, l'extraction, la transformation, la fabrication, le transport, la mise en œuvre, l'entretien et enfin le recyclage, à l'exception notable de l'utilisation.

approvisionnement de la plateforme qu'en redistribution des magasins, représentent un enjeu fort notamment dans le cadre d'un changement climatique rendant vulnérable un modèle reposant uniquement sur les énergies fossiles ;

- les espaces naturels (forêts, prairies, zones humides) ou agricoles entre Rochefort-sur-Nenon et Dole maintiennent une zone tampon sans urbanisation, assurant des fonctionnalités diverses et des continuités d'habitats, de stations et d'usages aux espèces animales et floristiques. L'implantation de la plateforme logistique sur ces espaces représente un enjeu sur les continuités écologiques et le maintien d'une biodiversité avec une urbanisation autour de l'axe de la RD 673 reliant l'agglomération de Dole et le village de Rochefort-sur-Nenon ;
- les risques en termes de nuisances sonores, de qualité de l'air et de trafic routier en phase de travaux mais surtout d'exploitation représentent un enjeu fort sur les habitants les plus proches et les usagers de la route ;
- le site d'implantation de la plateforme logistique est entouré de voies de communication qui laissent apparaître des paysages proches mais également plus lointains pouvant être altérés par le projet. Du fait d'une position sur le plateau, le projet sera visible de sites plus éloignés représentant un enjeu paysager selon la nature des sites en co-visibilité.

3- Qualité de l'étude d'impact

3.1 Organisation, présentation du dossier et remarques générales

Les pièces du dossier, datées de janvier 2019, complétées en juillet 2019 puis en octobre 2019 ont été analysées par l'autorité environnementale. La dernière version complétée se compose notamment de :

- Partie 1 – Présentation de l'établissement et description de l'activité ;
- Partie 3 – Étude d'impact de 396 pages ;
- Partie 4 – Étude de dangers de 243 pages ;
- Le résumé non technique de l'étude d'impact et de dangers de 56 pages.

Les autres documents, notamment les parties 0 et 2, concernent la demande d'exploitation ICPE et le régime juridique. De nombreuses annexes (37) complètent ce dossier, à l'exception de l'étude écologique (absente), notamment : l'étude d'impact agricole de la chambre d'agriculture (juillet 2015 et avril 2019 - impact économique des surfaces soustraites à l'exploitation agricole), les études géotechnique, acoustique, de gestion des eaux pluviales.

Les auteurs et les experts des différentes études sont présentés.

La MRAe recommande de joindre aux annexes l'étude écologique du bureau d'étude Écosphère.

Le dossier contient une évaluation des incidences Natura 2000 au point 8.5 des pages 136 et 137 de l'étude d'impact. L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales, telles que listées aux articles R.122-5 II et R.512-8 du code de l'environnement. Les thématiques sont inégalement traitées.

La démarche d'étude d'impact ne semble pas avoir été l'outil d'élaboration de ce projet dont les choix d'implantation et choix techniques paraissent avoir précédé la démarche d'évaluation environnementale, pourtant à vocation itérative.

Le projet et ses principales composantes sont décrits de manière trop synthétique et il est nécessaire de se reporter au document « Partie 1 » pour en connaître la consistance. Il serait souhaitable qu'une synthèse de la présentation du projet soit incluse dans le document « Partie 3 » étude d'impact.

Quelques données sont contradictoires ou imprécises. Il faudrait, par exemple, préciser pour le volume de 1 100 m³ des cuves alimentant le réseau des sprinklers, s'il s'agit du volume total ou de chacune des cuves et également quel volume de la cuve alimente le réseau de lutte contre les incendies (fourchette de 480 m³ à 720 m³).

La nature des travaux est décrite ; des effets et des mesures d'évitement et de réduction sont précisés, mais sur chaque thématique, ce qui ne permet pas d'appréhender rapidement les enjeux. L'étude d'impact devrait traiter spécifiquement chacun des phases travaux et exploitation, en décrivant les opérations, leurs effets potentiels sur l'environnement et la santé humaine et les mesures ERC.

L'aire d'étude du volet écologique⁵ n'étant pas justifiée, ses délimitations semblent arbitraires. Les aires d'études des autres thématiques ne sont pas précisées (notamment pour les circuits routiers et pour le paysage immédiat, rapproché et lointain, etc.).

L'étude d'impact tente de démontrer un gain environnemental du projet au regard de la situation actuelle avec deux sites, mais de nombreuses erreurs et des arguments uniquement qualitatifs ne permettent pas d'appréhender clairement l'impact environnemental réel concernant les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre notamment. Certaines thématiques, comme le transport par PL, devraient regrouper l'ensemble des sujets -nature de la flotte, trafics, énergie consommée, émissions GES, pollution air, eau, sol et bruit- en abordant l'état initial, les effets du transport et les mesures E.R.C. La lecture de l'étude donne la sensation d'une grande dispersion dans le traitement des thématiques qui ne facilite pas l'appropriation du document, à l'exception du volet écologique.

La prise en compte des objectifs du SDAGE Rhône Méditerranée par le projet, et notamment la disposition 5A-04 relative à l'évitement, la réduction et la compensation de l'impact des nouvelles surfaces imperméabilisées, est expliquée et justifiée.

Le résumé non technique (RNT) de l'étude d'impact et de dangers est un document indépendant, ce qui est satisfaisant. Néanmoins, il manque de vulgarisation des descriptions techniques et surtout de concision.

Le scénario de référence évoque naturellement le maintien des terres dans un usage agricole, pouvant évoluer en cas d'absence d'exploitation mais sans préciser vers quoi. La possibilité d'installation d'une autre plateforme logistique est évoquée tout en indiquant l'absence de connaissance de son impact, sous-entendu par rapport au projet porté par ITM. Cette dernière évolution proposée semble viser à légitimer l'usage de ces espaces pour ce type d'activités.

3.2 État initial et sensibilités environnementales / Analyse des effets du projet et mesures proposées

L'aire de l'étude écologique devrait inclure une partie des bois situés au sud-ouest du projet. Les méthodes, le calendrier des inventaires, la météorologie rencontrée et les personnes ayant réalisé les opérations sont bien renseignés. La période d'hivernage des oiseaux n'est pas couverte par les inventaires. La période d'inventaire de fin septembre et début octobre, en période de transit automnal, n'est pas forcément la période la plus représentative de l'activité des chiroptères sur l'emprise de l'aire d'étude. L'étude précise une limite aux inventaires menés au printemps 2017, cette période ayant été le 3^{ème} plus chaud printemps depuis 1900, s'accompagnant d'un déficit hydrique autant pour la faune que la flore. Pour des espèces comme les amphibiens, leur présence peut en être sous-estimée. Les cartes illustrant la présence des espèces rencontrées ne font apparaître que les espèces à enjeu.

La MRAe recommande de joindre à l'étude d'impact les cartographies et les états des relevés par espèce.

3.2.1 État initial

Les terres agricoles

L'étude d'impact reprend a minima les éléments de l'étude de la Chambre d'agriculture produite en juillet 2015. Cette étude donne les valeurs agronomiques des 6 cultures rencontrées sur l'emprise des 73 hectares pressentie par ITM sur lesquels 5 scénarios d'implantation de la plateforme logistique sont proposés.

Changement climatique

Un chapitre⁶ particulier est consacré au sujet. Le bilan national des émissions de gaz à effet de serre par type d'activités indique une prédominance des émissions de GES par l'industrie et en même temps pose comme premier et deuxième pourvoyeur le citoyen au travers de son habitation et sa voiture individuelle. L'état initial fait mention de chiffres nationaux non sourcés. Une rapide consultation du site de l'INSEE⁷ permet de réfuter les affirmations concernant la part d'émissions de CO2 par activité : le transport et l'industrie sont les premiers émetteurs (sans y rajouter la part énergétique). Après un début de conclusion floue, l'étude réaffirme la nécessaire prise en compte de l'enjeu climatique dans la conception, la réalisation et l'exploitation de son projet.

5 Chapitre 8 de l'étude d'impact, page 51/357.

6 Climat page 257 à 264 de l'étude d'impact.

7 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015759>

Biodiversité

L'habitat, bien décrit, montre un enjeu stationnel moyen des bois de chênaie-frênaie-charmaie, des prairies mésophiles de fauche et de la mare temporaire à glycérie. La flore ne compte aucune espèce protégée sur le site d'implantation du projet ; seule la présence éparse de bleuet et d'ail rocambole, d'un enjeu stationnel moyen, est à noter.

Concernant la faune, les mammifères sont représentés par des espèces classiques à l'exception du rat des moissons *Micromys minutus* observable en lisière forestière et le cerf élaphe *Cervus élapus* au sein de la zone d'étude. Il ne semble pas qu'il y ait eu une recherche approfondie des gîtes de chiroptères (enjeux concernant le petit rhinolophe en lisière du bois situé au nord-est de l'aire d'étude et la barbastelle d'Europe le long de la voie ferrée). Un inventaire des gîtes notamment sur le village de Rochefort-sur-Nenon et les bois au sud-ouest de la zone d'étude, et des inventaires sur d'autres périodes de l'année, en particulier de juin à fin août, pouvaient améliorer la connaissance et permettre d'en tirer d'autres niveaux d'enjeu sur ces espèces, sans être disproportionnés.

Concernant les oiseaux, l'étude note 42 espèces nicheuses rencontrées et 28 espèces dans les formations ligneuses (bois, vergers et haies) soit 67 % du peuplement. Les catégories indiquant le niveau de menace affectées aux espèces à enjeu de conservation ne semblent pas à jour par rapport aux informations consultables sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (INPN)⁸. Dans ces conditions, la détermination des espèces menacées et protégées n'est peut-être pas exhaustive et les niveaux d'enjeux peuvent être différents. Pour exemple, la pie-grièche écorcheur en statut quasi-menacée (NT) et le bruant-proyer, la caille des blés, la linotte mélodieuse en données insuffisantes (DD) sont en réalité en vulnérable (VU) et le moineau friquet passe de données insuffisantes (DD) à en danger (EN) de la liste rouge régionale des espèces menacées ou des espèces protégées.

Pour les batraciens et les reptiles, les niveaux de menaces des espèces semblent les bonnes. Seule la grenouille agile présente un statut quasi-menacé (NT). Concernant les insectes -ononates (libellules et demoiselles), lépidoptères rhopalocères (papillon de jour), orthoptères (sauterelles, criquets et grillons) et mantoptères (mante religieuse)- 2 espèces sont en statut quasi-menacé (NT) : l'hespérie des potentilles (papillon) et oedipode émeraude (criquet).

Les cartes proposées ne laissent apparaître que les individus à enjeux : il est nécessaire de fournir une carte de l'ensemble des individus rencontrés par espèces (avifaune, chiroptères...) ainsi que les états.

Le tableau de synthèse⁹ des enjeux écologiques, issu du croisement des données habitats, flore et faune est fragilisé par les données erronées sur l'avifaune et le niveau des menaces de certaines espèces de la liste rouge de la région Franche-Comté. Une carte de synthèse regroupant les informations sur les habitats et les espèces florales et faunistiques à enjeu serait souhaitable pour une meilleure compréhension des enjeux écologiques.

La MRAE recommande de mettre à jour les niveaux de menaces de l'avifaune afin d'actualiser le tableau et la carte de synthèse des enjeux écologiques.

Cette mise à jour pourrait avoir pour conséquence d'élever le niveau d'enjeux global de moyen à assez fort, voire fort, notamment sur les prairies mésophiles entrecoupées de haies fréquentées par l'avifaune.

Une recherche des plantes invasives et exotiques a été menée sur l'emprise de l'étude qui révèle la présence de robinier faux-acacia, vigne-vierge, mélilot blanc, millet capillaire et des rizières, sétaire glauque, vergette annuelle et du Canada et laurier-cerise.

Paysages, patrimoine historique, culturel et archéologique

L'étude se limite aux paysages et covisibilités proches par un état des sites classés ou inscrits sur Rochefort et des axes de circulation l'entourant. Aucune analyse n'est menée sur des sites en covisibilité plus éloignés et qui pourraient être impactés par le projet.

Zones humides

La probabilité de présence de zones humides, notamment au regard des habitats caractéristiques identifiés sur l'emprise de l'aire d'étude, a donné lieu à 144 relevés pédologiques qui ont permis de qualifier les types de zones humides et de dresser une carte¹⁰ de ces zones humides avérées.

8 <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

9 Page 98/357.

10 Page 156/357.

Nuisances sonores, qualité de l'air, pollution lumineuse et trafic routier

Nuisances sonores : des mesures de bruit ambiant sont menées sur 5 points 4 autour de l'emprise du projet et un cinquième au droit des habitations les plus proches. Les habitants du lieu-dit les Granges d'Hebés situés à environ 500m au sud du projet et de l'autre côté de la RD 673, peuvent être soumis à des nuisances sonores de l'activité dont il conviendrait de vérifier les impacts.

La MRAe recommande la réalisation d'un point de mesure supplémentaire au lieu-dit les *Granges d'Hebés*.

Qualité de l'air : les sources de pollution atmosphérique actuelles sont bien identifiées et place le projet en milieu sensible à la pollution de l'air. Les pollutions atmosphériques sont principalement les gaz d'échappement des véhicules, les gaz de combustion de la chaufferie, des groupes électrogènes le cas échéant, et des traces d'hydrogène émanant de la zone de charge de batteries.

Trafic routier : les trafics par mode de déplacement (VL, PL) et les voies empruntées actuellement, ainsi que les contraintes, sont identifiées. Néanmoins, concernant la RD 673, voie à grande circulation, il est précisé qu'elle est caractérisée par un niveau de sensibilité élevé au regard de l'accidentologie sans autre information sur la situation, l'origine et les circonstances des accidents, le type de véhicules impliqués, etc. Des données existent et peuvent fournir des informations utiles pour améliorer les aménagements ou les conditions de circulation. Un bilan de l'accidentologie des 10 dernières années de la flotte de PL de l'entrepôt du site existant peut être un élément statistique intéressant pour repérer des zones à risque sur le réseau emprunté, particulièrement dans l'agglomération de Rochefort-sur-Nenon avec l'augmentation du trafic lié au projet.

3.2.2 Analyse des effets et mesures proposées

Les terres agricoles

Les effets ne sont pas caractérisés, alors même que l'étude de la Chambre d'agriculture compare les 5 scénarios et les classe en fonction de leur impact. Le scénario le moins impactant n'est pas celui retenu pour l'implantation du projet mais correspond au scénario 3, qui est classé en impact fort ou très fort suivant la position du chemin d'accès notamment s'il rejoint la RD 673 par l'intermédiaire d'un rond-point occasionnant une coupure dans l'exploitation des parcelles au sud du projet. Le projet prend en compte cet impact en modifiant l'accès par le nord-est, en se raccordant à la voie communale dite *Chemin de la Cimenterie* par un carrefour en croix, en vis-à-vis avec la *rue des Entrepôts*. Cette mesure d'évitement n'est pas identifiée et valorisée par l'étude d'impact. L'étude d'impact ne reprend pas l'étude datant d'avril 2019 de la Chambre d'agriculture qui traite de la compensation collective des agriculteurs dont les terres seront impactées.

S'il est satisfaisant que le manque à gagner des agriculteurs ait été pris en compte, la compensation concernant la disparition de terre arable ne l'est pas. Une mesure comme la restauration d'une friche industrielle ou commerciale à un autre endroit pourrait constituer une véritable compensation.

La MRAe recommande de compenser la consommation de terre agricole et l'artificialisation des sols et d'intégrer les éléments essentiels de la compensation collective dans l'étude d'impact.

Changement climatique

Seules les sources de GES émis dans le cadre de l'exploitation du projet sont identifiées mais non quantifiées ; les GES produits dans le cadre de sa construction ne sont pas relevés et échappent à toute connaissance. La mesure concernant l'utilisation de l'ammoniac et du CO2 dans le système de refroidissement, présentée comme une mesure d'évitement, est de fait une bonne mesure de réduction.

Par contre, les bureaux seront climatisés avec des gaz à fort Potentiel de Réchauffement Global¹¹ ce qui peut-être un indice sur la qualité de conception des bureaux. En effet, si l'on comprend aisément la mise en œuvre de climatisation dans des bureaux existants, la conception de locaux neufs doit permettre de prévoir des dispositions constructives évitant une climatisation ou en limitant son usage aux seuls épisodes caniculaires. L'installation photovoltaïque d'une puissance de 2,7 mégawatts-crête assurera 70 % de la puissance maximale nécessaire au fonctionnement du site.

¹¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Potentiel_de_r%C3%A9chauffement_global

Biodiversité

L'analyse des impacts bruts et de leur intensité se fait sous forme de tableau qui reprend par habitats, flore et faune la nature des impacts attendus, leur type -direct ou indirect- leur durée -permanente ou temporaire- et la période de chantier ou d'exploitation. Le niveau d'impact brut global atteint est à nuancer en ce qui concerne l'avifaune et ses habitats au regard des niveaux de menaces erronés. L'analyse des effets du projet sur la biodiversité, la fonctionnalité des unités écologiques en tant qu'habitat et continuités écologiques sont bien rendues. Concernant les plantes invasives, les risques sont identifiés et les mesures de prévention proposées sont adaptées.

Les mesures ERC proposées répondent aux niveaux des enjeux précédemment identifiés. Le tableau récapitule les mesures d'évitement et de réduction déterminant le niveau d'impact résiduel.

Les niveaux d'impact résiduel vont de négligeable à faible mais le projet étant consommateur d'espaces, des mesures d'accompagnement visent à favoriser les continuités écologiques en créant des haies au nord du projet qui seront favorables à la biodiversité. Deux zones humides seront également créées aux abords des haies. Un suivi écologique du chantier puis des mesures d'accompagnement seront menés jusqu'à 10 ans après la réalisation du projet.

Paysages, patrimoine historique, culturel et archéologique

Les effets sur les paysages sont traités au travers de photographies comparées à des photomontages dont le format ne permet pas d'apprécier les impacts.

La MRAe recommande d'intégrer à l'étude d'impact des photographies et des photomontages au format A3 et aux conditions de prise de vue le plus proche de la vision de l'œil humain.

Les mesures de maintien de la biodiversité seront favorables à l'atténuation des impacts visuels du projet sur les paysages proches. Un travail sur les teintes des bâtiments diminuerait leur empreinte sur les paysages mais l'étude ne fait aucune mention de ce travail. La cuve de GNL culminant à 17,40 m, de teinte claire, et les totems de la marque devraient pouvoir bénéficier d'un traitement afin de réduire leur impact visuel.

Zones humides

En phase de conception du projet, la surface d'emprise a été réduite de 1,5 ha évitant la destruction de 1 300 m² de la zone humide centrale située au sud, de l'autre côté du chemin agricole. Néanmoins, il persiste un impact résiduel avec la destruction de 0,42 ha de zones humides. Conformément au SDAGE Rhône-Méditerranée, la compensation sera de 200 %. Il est ainsi prévu la réalisation d'une troisième zone humide à l'angle sud-ouest de l'emprise du projet permettant d'atteindre une surface totale des trois zones humides de 0,475 ha soit 116 % de la surface détruite. Une autre mesure de compensation vise à la restauration d'une zone humide sur 1,8 ha dans le même sous-bassin de la Vèze sur la commune de Rochefort-sur-Nenon. Le site se trouve en pleine propriété des actuels entrepôts ITM. La société ITM doit pouvoir assurer le suivi de 10 années avec des rendus de suivi à N+3, 5, 7 et 10 ans même dans le cas de la vente des entrepôts désaffectés. La restauration de cette zone humide compense au-delà de la préconisation de 200 % du SDAGE. Le coût et le suivi des mesures sont également renseignés.

Nuisances sonores, qualité de l'air et trafic routier

Nuisances sonores : les sources des nuisances sonores induites par la future activité ont été identifiées et portées sur une carte. L'étude acoustique, notamment la modélisation, a permis de calculer une émergence au droit de l'habitation la plus proche inférieure à la réglementation en période de jour comme de nuit.

La MRAe recommande de rajouter dans l'étude d'impact, le point « 5.6 Résultats » de l'étude acoustique.

Les prescriptions réglementaires sont également respectées sur les 4 zones à émergence réglementée en limite de propriété. Néanmoins, il serait bon de vérifier les potentielles nuisances sonores du projet sur le lieu-dit les *Granges d'Hebés*

Qualité de l'air : Pour chaque source, l'étude réalise l'identification des niveaux d'exposition impactant la santé et les mesures de protection prises par l'entreprise pour préserver la qualité de l'atmosphère : entretien régulier des

installations -notamment des chaudières-, isolation des locaux, présence de rétentions et d'une ventilation adaptée, vitesse limitée des PL, usage de carburant GNL par 10 % de la flotte des 400 tracteurs. Néanmoins, devant la difficulté de démontrer factuellement un niveau de pollution sur le site et l'absence de risques sanitaire, des mesures de réductions et compensatoires sont prévues : vitesse limitée sur le site, tracteurs à l'arrêt pendant les chargements et déchargements, parking VL à proximité des accès, 40 places de stationnement pour VL électriques, abris pour 2 roues, promotion des transports en commun et du covoiturage. Aucun élément sur la possibilité de recours au fret ferroviaire ne figure dans le dossier.

Trafic routier : une simulation des trafics des VL et PL liés au projet montre une augmentation de 7,4 % du trafic total (VL/PL) et de 26 % du trafic PL (pas d'utilisation du fret ferroviaire prévue a priori). L'étude indique que cette situation augmente le risque accidentologique. Outre les mesures de circulation à l'intérieur du site, une mesure d'évitement (diminution du nombre de kilomètres parcouru) découle de l'implantation du site. Les mesures de réduction sont renvoyées à des aménagements du Grand Dole, notamment sur l'offre de transport collectif et une continuité d'accès à la voie Eurovélo 6 afin de favoriser les déplacements en vélo. Des campagnes d'information et de sensibilisation sur les risques routiers seront réalisées auprès du personnel. **La MRAe recommande de préciser l'analyse accidentologique et de compléter le cas échéant les mesures envisagées pour diminuer les impacts en termes de risque routier sur la RD 673.**

3.3 Analyse des effets cumulés

L'analyse des effets cumulés conclut en l'absence d'autres projets en capacité de cumuler leurs effets avec la construction de la plateforme logistique. Ce point est traité en deux moments de l'étude d'impact¹² qu'il conviendrait de rassembler en un seul point.

3.4 Justification du choix du parti retenu

Le premier objectif que se fixe l'étude d'impact est *« de susciter la prise de conscience de l'exploitant sur l'adéquation ou non de l'installation projetée par rapport au site retenu »*¹³. Si effectivement l'étude d'impact traite du site retenu, elle doit aussi démontrer et justifier le choix de ce site et des alternatives étudiées, notamment dans le contexte de consommation de terres agricoles. L'étude évoque une variante au sens du point 7° de l'article R.122-5 du code de l'Environnement sur le contenu de l'étude d'impact, consistant à augmenter la capacité de stockage des deux sites existants et complémentaires par leur spécialisation de stockage -froid pour Saint-Dié ou sec pour Rochefort-sur-Nenon- et les points de vente qu'ils distribuent dans les départements environnants. Cependant, cette alternative est factice puisqu'elle ne répond pas au critère principal du site unique. Cette variante peut-être considérée comme le seul autre scénario proposé, la variante dénommée *« Optimisation du tènement »*, comme indiqué précédemment, est une mesure d'évitement des zones humides sur un choix du site de Rochefort déjà opéré. Le choix du site de Rochefort-sur-Nenon résulte en partie d'une opportunité foncière et des intérêts seuls du pétitionnaire.

Le maintien des emplois du site actuel, voire la création d'une centaine supplémentaire, s'il est un argument justifié, est à relativiser au regard de la suppression potentielle d'emplois due à la fermeture du site de Saint-Dié.

La justification environnementale et climatique (émission de GES) du projet proposée par le pétitionnaire n'est pas démontrée, même si les mesures prévues (panneaux photovoltaïques, 10 % de la flotte de tracteur (PL) au GNL) vont dans le bon sens. Des mesures peuvent être prises sur les deux sites existants, comme la modernisation des entrepôts, qui nécessitent la mobilisation de moins d'énergie grise que le projet. D'autant plus que la capacité possible sur Saint-Dié (17 000 m²) avec l'agrandissement (17 000 m²+ 12 000 m² = 29 000 m²) permettrait de satisfaire le volume de stockage en produit froid, dont le projet totalise seulement 24 000 m² y compris les produits frais. Le même calcul peut-être mené pour le site de Rochefort puisque le stockage de produit sec est de 31 000 m² et que le projet en prévoit 35 000 m² alors que l'extension possible sur le site existant était de 3 000 m², il manquait 1 000 m². On aurait attendu de l'étude d'impact des arguments réfutant factuellement cette démonstration. Sans ce travail, et avec les

¹² Aux points : 4. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus et 8.3.4. Effets cumulés et impacts cumulatifs.

¹³ Point 2.1 Objectifs, page 11/357 de l'étude d'impact (EI).

seules valeurs comparables données par l'étude d'impact, le projet est justifié sur un site unique par 1000 m² manquants, et avec un impact certain sur l'artificialisation des sols et la disparition de terres agricoles.

La MRAe recommande que la justification du choix du parti retenu soit explicitée de façon plus complète et objectivée.

3.5 Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

Le projet se situe principalement en zonage AUy (zone à vocation économique à urbaniser) du PLU de Rochefort-sur-Nenon, ainsi qu'en zones agricole (4,7 ha) et naturelle (1,2 ha). En l'état actuel, le projet n'est pas compatible avec le PLU. L'étude indique que le PLUi du Grand Dole rendra le projet compatible en classant l'ensemble des parcelles en zone UZa autorisant la réalisation du projet. Cependant, la société a sollicité l'organisation d'une procédure commune englobant la procédure d'autorisation environnementale et la mise en compatibilité du PLU. L'étude d'impact est censée traiter de cette procédure commune, or les éléments fournis ne répondent ni aux différents alinéas visés par le rapport environnemental défini au II de l'article R.122-20 du code de l'environnement, ni aux considérant du 2 de la décision n°2018DKBFC166 du 27 décembre 2018 de l'autorité environnementale, qui soumet la mise en conformité du PLU de Rochefort à évaluation environnementale.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact avec les éléments nécessaires à la mise en compatibilité du PLU de Rochefort ou de joindre à l'étude d'impact les éléments relatifs aux arbitrages rendus dans le cadre d'une nécessaire maîtrise des surfaces à vocation économique qui ont dû prévaloir dans la désignation en zone Uza lors de l'élaboration du PLUi du Grand Dole en cours d'instruction.

3.6 Évaluation des incidences Natura 2000

Le contexte réglementaire et la méthode de réalisation de l'évaluation des incidences, notamment en deux phases - préliminaire et détaillée- sont décrits. Un état des habitats et des espèces les ayant désignés en site Natura 2000 accompagne ce constat. Il manque une carte représentant les sites Natura 2000 par rapport au projet. L'évaluation préliminaire constate que le projet ne se trouve dans aucun site Natura 2000, mais relève 4 sites éloignés de 2 à 4,7 km ; néanmoins, le projet n'engendre aucun effet notable dommageable sur l'état de conservation des habitats et espèces.

3.7 Qualité de l'étude de dangers

Le site sera classé SEVESO seuil bas par cumul. Les enjeux principaux pour la sécurité sont les risques d'incendie et de pollution.

Le dossier comporte une étude de dangers, en application de l'article L.181-25 du code de l'environnement. Cette étude se veut prospective et met l'accent sur les dangers que peut présenter l'installation et sur les moyens de les réduire.

La description de l'environnement de l'établissement dans l'étude de dangers est suffisante et permet d'identifier les principaux enjeux du projet.

L'analyse des risques externes auxquels est soumis l'établissement permet d'identifier ces risques.

Les rubriques de la nomenclature et niveaux de classement de l'établissement sont répertoriés dans un document distinct de l'étude de dangers. De par la nature même de l'établissement, avec un grand nombre de produits entreposés, les produits et leurs dangers ne sont pas étudiés unitairement, mais par famille de produits.

La gestion des FDS (Fiches de Données de Sécurité) ainsi que le respect des volumes et quantités autorisés, et la gestion des incompatibilités entre les produits sont gérées par des logiciels. La solution logicielle de gestion des produits apparaît satisfaisante, considérant la quantité et la diversité de produits et de références stockés sur le site.

La description des installations est claire et suffisante. Elle permet d'identifier les potentiels de dangers et les équipements sensibles.

Le retour d'expérience de l'accidentologie des activités du site est collecté aussi bien en externe que pour les installations du groupement des Mousquetaires. Il donne lieu à des actions d'amélioration, mais aurait mérité d'être plus explicite sur les conclusions à tirer de chacun de ces événements de retour d'expérience pour mettre en exergue

la mise en application des mesures recommandées sur le site.

La méthode mise en œuvre par l'exploitant permet d'identifier les risques liés à l'installation. Les phénomènes dangereux susceptibles de sortir des limites de l'établissement sont retenus afin de faire l'objet d'une analyse détaillée. L'ensemble des scénarios pertinents identifiés dans l'étude préliminaire sont repris dans l'étude détaillée. Ils sont modélisés en prenant des hypothèses et des modèles adaptés. Leur cinétique, les calculs de probabilité et de gravité associés sont faits en cohérence avec l'arrêté ministériel du 29/09/05. Les MMR (mesures de maîtrise du risque) sont correctement identifiées et décrites.

Les scénarios d'accidents sont représentés dans la grille couple-gravité de manière satisfaisante.

Les installations projetées par la société ITM rentrent dans la catégorie «à risque spécial» en raison du classement SEVESO seuil bas. Le site d'implantation est classé en zone 2 avec une classe de sol E. L'étude séisme relative à l'article 12 de l'arrêté du 4 octobre 2019 est fournie. Il ne subsiste pas d'équipements critiques aux séismes après prise en compte des ouvrages agresseurs potentiels ainsi que des barrières de protection restant opérationnelles et efficaces.

Le résumé non technique de l'étude de dangers ne comprend pas de données sensibles. Le dossier présente la politique de prévention des accidents majeurs. L'EDD justifie que l'établissement dispose des moyens de secours et d'intervention (réserves en eau, sprinkler, extincteurs...) et d'une organisation adaptée.

4- Prise en compte de l'environnement dans le projet

4.1 Consommation de terre agricole

Dans un contexte d'artificialisation des sols qui vient de donner lieu à une instruction du gouvernement¹⁴ appelant au renforcement de la mobilisation sur la lutte contre cette artificialisation, le projet consommateur de plus de 26 hectares de terres agricoles¹⁵, aurait dû motiver un autre vrai scénario visant un site déjà aménagé et multimodal, bénéficiant d'un raccordement au réseau ferré ou/et à la voie d'eau. Il existe également deux terrains dans la zone d'activité de Rochefort-sur-Nenon qui n'ont pas fait l'objet d'une attention, un de 3,5 ha situé de l'autre côté de la *rue des Entrepôts* juste en face du site existant et un second à l'angle de la *rue des Entrepôts* et du *Chemin de la Cimenterie* d'environ 5 ha.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact avec des scénarios portant sur l'augmentation de la capacité de sites existants ou déjà aménagés à proximité.

4.2 Changement climatique

L'étude d'impact aurait dû faire le bilan de l'activité des 2 sites existants en émissions de GES et des deux scénarios -agrandissement des deux sites et projet en site unique. L'ensemble des GES devraient être pris en compte, notamment ceux issus de l'énergie grise et d'exploitation à 30 ans. Ces bilans permettraient de juger si le projet diminue la production de GES ou l'accroît proportionnellement à l'activité générée. Dans ce dernier cas, elle constitue soit un élément d'arbitrage du meilleur choix environnemental soit la base de détermination d'une compensation des GES. Cette démarche n'ayant pas été menée, il n'est pas possible d'affirmer que le projet est proportionnellement moins émetteur de GES par rapport à la situation antérieure et donc de juger de son absence d'impact sur le climat

Si la mesure de réduction consistant en l'utilisation de 40 tracteurs au GNL en phase de livraison, sans en connaître la part sur la flotte totale, est à prendre en compte, l'étude d'impact n'étudie pas de solutions alternatives au tout camion pour l'approvisionnement de la plateforme. L'étude d'impact devrait étudier la faisabilité d'une solution de raccordement à la voie ferrée, comme l'est la carrière voisine, et l'acheminement de marchandises en partie par mode ferroviaire ou voie d'eau en alternative au mode tout routier. Ce report modal représente une mesure ERC et peut faire l'objet d'engagement volontaire dans la réduction de la part d'émissions de GES. Pour mémoire, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte soutient et valorise la création d'espaces logistiques favorisant l'utilisation du transport ferroviaire ou guidé, du transport fluvial et des véhicules routiers non polluants pour le transport des marchandises jusqu'au lieu de livraison finale.

¹⁴ Instruction du Gouvernement du 29 juillet 2019 relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe de l'espace.

¹⁵ Les différentes sources consultables sur internet donnent des surfaces variant de 50 000 à 82 000 hectares d'artificialisation de terres agricoles par an en France.

La MRAe recommande d'étudier la faisabilité d'un raccordement à la voie ferrée et le développement d'une politique volontaire dans le transfert des marchandises de la route vers le fer et/ou le fluvial.

4.3 Biodiversité et zones humides

Ces thématiques sont bien traitées, à l'exception des niveaux de menaces sur l'avifaune qui sont à actualiser, ainsi que les niveaux d'enjeux et d'impact du projet sur ces espèces et leur milieu. Ceci pourrait avoir comme conséquence l'adoption de mesures de réduction complémentaires, voire compensatrices. Les mesures de réduction et d'accompagnement déjà proposées (plantation de haies, création de 3 zones humides in-situ) sont de nature à favoriser l'apparition d'une biodiversité. Quant à la mesure compensatoire ex-situ de restauration d'une zone humide sur 1,8 ha dans le même sous-bassin de la Vèze sur la commune de Rochefort-sur-Nenon, elle satisfait l'objectif du taux de restauration du SDAGE Rhône-Méditerranée pour les 0,42 ha de zones humides détruites à la condition toutefois que la société ITM en garde la maîtrise foncière. Concernant la justification d'absence de demande de dérogation « espèces protégées » qui s'appuyait notamment sur le statut LC et NT liste rouge de Franche-Comté, elle doit être réévaluée.

4.4 Paysages, patrimoine historique, culturel et archéologique

La prise en compte paysagère du projet n'est pas satisfaisante sur la forme comme sur le fond. Sur la forme, les prises de vue et les photomontages ne permettent pas de bien évaluer l'impact du projet sur les paysages. Sur le fond, l'étude ne s'assure pas de l'impact du projet sur les paysages plus éloignés et en covisibilité avec de potentiels sites classés ou inscrits ou de sites patrimoniaux remarquables. Néanmoins, le traitement paysager de l'emprise, dont la vocation première est de réduire et compenser les effets sur la biodiversité, fondera le projet dans son environnement paysager proche. Un travail complémentaire sur les teintes des bardages et l'absence de totems colorés seraient de nature à renforcer l'effacement du projet.

4.5 Nuisances sonores, qualité de l'air et trafic routier

Nuisances sonores : l'étude acoustique permet de vérifier que l'émergence du bruit provenant du site logistique sera maintenue dans les limites réglementaires. Une étude acoustique, dans les conditions réelles sera réalisée 6 mois après la mise en exploitation du site logistique conformément à l'engagement du pétitionnaire.

Qualité de l'air : l'étude démontre que les risques sanitaires sont essentiellement liés à l'augmentation des polluants atmosphériques dus au nouveau trafic, même si elle n'a pas pu comparer les valeurs d'émissions envisagées aux objectifs de qualité du décret n°98-360 du 6 mai 1998¹⁶.

Les mesures de réduction, complétées par des mesures de suivi, sont pertinentes et à encourager notamment au travers de l'augmentation de la part de tracteurs roulant au GNL.

Trafic routier : Les trafics supplémentaires, outre les effets sur la pollution atmosphérique et la santé des riverains comme vu précédemment, généreront une augmentation des risques routiers. L'état initial présente un bilan de l'accidentologie sur la RD 673 et la RD 475 dans son prolongement. La zone d'étude des accidents devrait s'étendre au-delà de la traversée de Rochefort-sur-Nenon. Une description de l'état du réseau en particulier à l'intérieur de l'agglomération de Rochefort confrontée à l'augmentation du trafic permettaient de vérifier l'absence de risque routier et dans le cas contraire d'en tirer des pistes d'amélioration tant en termes d'aménagement que de prévention.

Les mesures sur le réseau de transports collectifs sont de la compétence de la communauté d'agglomération du Grand Dole et consiste en la modification du parcours de la ligne 13 avec un arrêt à la zone industrielle à laquelle s'ajoute un service de transport pour les horaires décalés. La communauté d'agglomération assurera le raccordement du barreau desservant la plateforme avec la piste Eurovélo 6. Il est également prévu de valoriser le covoiturage en s'appuyant sur une plateforme locale voire régionale. L'aménagement du carrefour en T de l'accès à l'autoroute A36 participera également à améliorer la sécurité de l'axe emprunté par les poids-lourds accédant ou quittant la future plateforme.

5- Conclusion

L'étude d'impact relative au projet de création d'une plateforme logistique sur le territoire de Rochefort-sur-Nenon aborde l'ensemble des thématiques environnementales visées par l'article R. 122-5 du code de l'Environnement. Les principales sensibilités du projet sont identifiées et illustrées. Cependant, le dossier ne permet que difficilement au lecteur d'appréhender les enjeux environnementaux du projet, ses principaux effets ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts définies par le pétitionnaire.

La justification du choix du parti retenu, sa compatibilité avec les documents de planification, les principaux enjeux - consommation de terre agricole, artificialisation, changement climatique, trafic routier- ne sont pas traités de façon satisfaisante, ce qui affecte le niveau des mesures à mettre en œuvre dans le cadre de ce projet et de sa compatibilité avec l'environnement.

La MRAe recommande principalement :

- d'apporter une justification du choix du parti retenu qui soit objectivement argumentée et de compléter l'étude d'impact avec des scénarios portant sur l'augmentation de la capacité de sites existants ou déjà aménagés à proximité ;
- de compléter l'étude d'impact avec les éléments nécessaires à la mise en compatibilité du PLU de Rochefort ou de joindre à l'étude d'impact les éléments sur les arbitrages rendus dans le cadre d'une nécessaire maîtrise des surfaces à vocation économique qui ont dû prévaloir dans la désignation en zone Uza lors de l'élaboration du PLUi du Grand Dole en cours d'instruction ;
- de compenser la consommation de terres agricoles et l'artificialisation des sols et d'intégrer les éléments essentiels de la compensation collective dans l'étude d'impact ;
- de mettre à jour les niveaux de menaces de l'avifaune afin d'actualiser le tableau et la carte de synthèse des enjeux écologiques ;
- d'étudier la faisabilité d'un raccordement à la voie ferrée et le développement d'une politique volontaire dans le transfert des marchandises de la route vers le fer et/ou le fluvial ;
- de préciser l'analyse accidentologique et de compléter le cas échéant les mesures envisagées pour diminuer les impacts en termes de risque routier sur la RD 673 ;
- de traiter le sujet d'une éventuelle covisibilité avec des sites classés ou inscrits plus éloignés et pouvant être impactés par le projet.

La MRAe formule également d'autres observations plus ponctuelles détaillées dans le présent avis, dont il conviendra de tenir compte afin d'améliorer le dossier et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Par déléation, la Présidente de la MRAe Bourgogne-Franche Comté



Monique NOVAT