



Mission régionale d'autorité environnementale

BRETAGNE

**Avis délibéré de la Mission régionale
d'autorité environnementale de Bretagne
sur le projet de permis de construire
d'une plate-forme logistique
sur la commune de Tinténiac (35)**

n° MRAe 2018-005501

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courrier daté du 30 novembre 2017, reçu le 5 décembre 2017, le président de communauté de communes « Bretagne Romantique » a transmis pour avis au préfet de région, alors autorité environnementale compétente, le dossier de **projet de permis d'aménager pour une plateforme logistique sur la commune de Tinténiac (Ille-et-Vilaine)**.

Par suite de la décision du Conseil d'État 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, le dossier a été transmis à la présidente de la mission régionale d'Autorité environnementale (MRAe) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) de la région Bretagne qui rend cet avis suivant, dans lequel les recommandations sont portées en italiques gras pour en faciliter la lecture.

L'Autorité environnementale a consulté le préfet d'Ille-et-Vilaine au titre de ses attributions en matière d'environnement, ainsi que l'agence régionale de santé (ARS) par courrier du 8/01/2018.

Suite à un examen au cas par cas, un arrêté préfectoral daté du 30 mai 2017 a conclu à la nécessité de réaliser une étude d'impact considérant que le projet est en limite inférieure au seuil de soumission systématique à évaluation environnementale (98 000 m² contre 100 000 m²) et que le trafic de poids-lourds ne sera pas négligeable.

La MRAe s'est réunie le 26 janvier 2018. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet susvisé.

Étaient présents et ont délibéré : Alain Even, Françoise Burel, Antoine Pichon et Françoise Gadbin.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités 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.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italiques gras pour en faciliter la lecture.

* * *

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » (Ae) désignée par la réglementation doit donner son avis. Cet avis doit être mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser le projet, et du public.

L'avis de l'Ae ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable ; il vise à permettre d'améliorer le projet et à favoriser la participation du public. À cette fin, il est transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public, conformément à la réglementation. La décision de l'autorité ou des autorités compétentes pour autoriser la réalisation du projet prend en considération cet avis (article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

Le présent avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Synthèse de l'avis

Destiné à accueillir uniquement les activités de la société de transport Biocoop¹, le projet de plate-forme logistique² est situé au sein de la zone d'activités La Morandais³, sur la commune de Tinténiac. Il consiste à créer, sur un terrain de près de 10 ha et une surface plancher d'environ 35 500 m², un bâtiment réparti en cinq cellules de près de 6 000 m² chacune, destiné au stockage de denrées alimentaires. Le site accueillera aussi de nouvelles voiries internes et aires de manœuvre et de stationnement, de distribution de carburant, de lavage, 2 bassins de rétention des eaux pluviales, des espaces verts et des aménagements paysagers en pourtour.

La plate-forme logistique, gardée 24h/24, accueillera à terme 280 personnes en semaine, 60 le samedi et 10 le dimanche. Elle fonctionnera de 5h30 à 1h30 du lundi au vendredi et de 5h30 à 14h00 le samedi. Le flux des marchandises sera assuré par 120 poids-lourds par jour en semaine, 20 le samedi et 10 le dimanche.

Les principaux enjeux identifiés par l'Ae concernent le trafic, les pollutions sonores et atmosphériques, la gestion des eaux, l'énergie consommée et l'insertion paysagère et architecturale.

Le dossier présente correctement l'état initial du site. La démonstration de la bonne prise en compte des incidences du projet s'avère toutefois insuffisante notamment en l'absence de présentation d'alternative au projet retenu. Ce point doit être amélioré. De plus de nombreuses mesures réglementaires sont présentées en tant que mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, et les mesures de suivi des mesures ERC ne sont pas systématiquement proposées.

Ainsi, à ce stade, la démarche de l'évaluation environnementale n'est pas suffisamment aboutie au regard des enjeux identifiés pour le projet, en conséquence l'Ae ne peut fournir un avis suffisamment éclairé sur la qualité de leur prise en compte ou sur la qualité des mesures de suivi associées.

L'Ae recommande d'adapter l'étude d'impact aux principes d'une démarche itérative démontrant la prise en compte de l'environnement et, d'une façon générale, d'étayer les démonstrations conduisant aux conclusions mentionnées dans l'étude d'impact. Elle recommande également de tenir compte des observations figurant dans le corps du présent avis.

¹ La société de transport Biocoop a besoin de s'agrandir. Elle deviendra l'unique locataire du site.

² À usage d'un unique locataire, la société BIOCOOP dont la principale activité sera de recevoir, stocker et expédier des marchandises (majoritairement des denrées alimentaires).

³ ZAC de 40 ha, toujours en cours d'aménagement, compte une vingtaine d'entreprises à ce jour.

Avis détaillé

1. Présentation du projet, de son contexte et des enjeux environnementaux

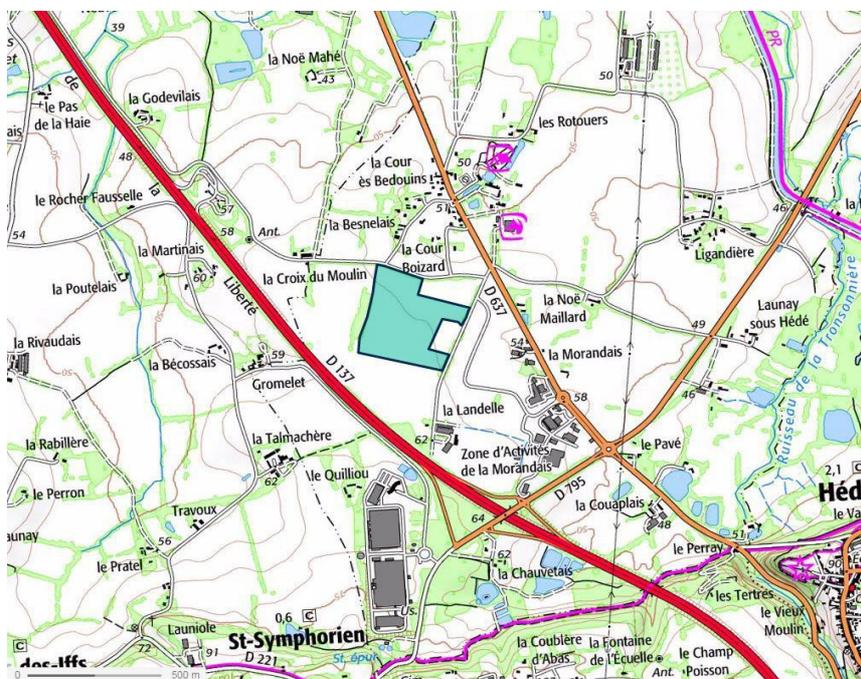
1.1. Présentation du projet et de son contexte

Destiné à accueillir les activités de la société de transport Biocoop⁴, le projet de plate-forme logistique⁵ est situé au sein de la zone d'activités La Morandais⁶, à environ 2,5 km à vol d'oiseau au sud du bourg de Tinténiac et à 2 km au nord du bourg de Hédé. Il consiste à créer, sur un terrain de près de 10 ha et une surface plancher d'environ 35 500 m², un bâtiment réparti en cinq cellules de près de 6 000 m² chacune, destiné au stockage de denrées alimentaires. Des bureaux en R+1 y sont accolés, et 32 quais de déchargement y sont associés. Sont également créés une zone de restauration et des locaux techniques. Le site accueillera aussi de nouvelles voiries internes et aires de manœuvre et de stationnement, de distribution de carburant (cuve enterrée étanche de 55 m³), de lavage, 2 bassins de rétention des eaux pluviales, des espaces verts et des aménagements paysagers en pourtour.

Deux accès distinguant le trafic poids lourds (voie de 6 m déjà existante) de celui des voitures et des 2 roues seront créés. Ces deux accès nécessiteront de détruire 16 m d'une haie arbustive et de franchir un fossé. Le terrain naturel sera modifié pour mettre à niveau les quais de déchargement et les accès de plain-pied.

La plate-forme logistique, gardée 24h/24, accueillera à terme 280 personnes en semaine, 60 le samedi et 10 le dimanche. Elle fonctionnera de 05h30 à 1h30 du lundi au vendredi et de 05h30 à 14h00 le samedi. Le flux des marchandises sera assuré par 120 poids-lourds par jour en semaine, 20 le samedi et 10 le dimanche.

Le site du projet se situe entre la RD 137 (Rennes/Saint-Malo) côté ouest et la D 637 côté est. La voie ferrée la plus proche est celle de Dingé (ligne Rennes/Saint-Malo) à 11 km, et l'aéroport Rennes/Saint-Jacques est à plus de 30 km. A l'est, à 1,2 km se trouve le canal Ille-et-Rance.



⁴ La société de transport Biocoop a besoin de s'agrandir. Elle deviendra l'unique locataire du site.

⁵ À usage d'un unique locataire, la société BIOCOOP dont la principale activité sera de recevoir, stocker et expédier des marchandises (majoritairement des denrées alimentaires).

⁶ ZAC de 40 ha, toujours en cours d'aménagement, compte une vingtaine d'entreprises à ce jour.



Le terrain présente une altitude moyenne de 60 m NGF et une déclivité de 4m du nord au sud. Entouré de terres agricoles, il est également constitué de champs cultivés au sol limoneux plus ou moins argileux. Limitrophe d'une petite zone boisée, il présente une haie en limite ouest et une autre en limite nord. La pipistrelle commune, espèce de chiroptères a été recensée au nord du projet. Ces seuls éléments constituent l'intérêt naturel du lieu. Le site n'est occupé par aucun cours d'eau ni zone humide, et n'est concerné par aucune zone de protection de nature. 2 hameaux situés à 120 m et à 260 m du site et 2 logements entre 175 et 200 m, constituent les habitations les plus proches.

1.2 Procédures relatives au projet

Le projet est situé en zone 1AUA au plan local d'urbanisme (PLU) de la commune en cours, dédiée à l'accueil des activités.

Il relève du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et doit faire l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau.

1.3 Principaux enjeux identifiés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae concernent le trafic, les pollutions sonores et atmosphériques, la gestion des eaux, l'énergie consommée, la consommation de l'espace agricole et l'insertion paysagère et architecturale.

2. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

2.1. Qualité formelle du dossier

Le dossier de création transmis à l'Ae pour avis comprend une étude d'impact, précédée d'un résumé non technique, l'ensemble étant daté d'octobre 2017. Tous deux sont clairement rédigés. La présentation des noms, qualités et qualifications des personnes ayant contribué à la réalisation de l'ensemble des pièces du dossier, incluant les annexes, n'est pas toujours exhaustive.

L'Ae recommande afin de garantir la fiabilité des informations fournies dans l'étude d'impact, de compléter l'ensemble de ces données, notamment la qualification des personnes.

Les coûts des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) figurent clairement dans un tableau. Le maître d'ouvrage n'y distingue cependant pas les mesures qui relèvent de la mise en service du projet ou de la réglementation liée comme l'entretien des espaces verts, la pose de clôture, ou la création de bassin de rétention, des mesures ERC. De plus les mesures de suivi correspondantes ne sont pas systématiquement présentées ou explicitées.

L'Ae recommande de différencier les mesures ERC des mesures réglementaires ou propres au projet et de les présenter de façon totalement conforme aux exigences du code de l'environnement (art. R. 122-5).

Le dossier fournit des informations qui ne sont pas toujours cohérentes entre elles. Ainsi page 168, pour paramétrer les niveaux de l'étude sonore, le trafic sur la RD 137 est estimé à 1 000 véhicules/jour au niveau de la commune de Tinténiac, alors que page 61, les comptages de 2016 indiquent un trafic de plus de 26 000 véhicules/jour. Le trafic de la RD 637 est estimé p 168 à 500 v/jour quand il est estimé p 62 à 1 382 v/jour aux abords du projet en 2016.

L'Ae recommande d'explicitier ou de corriger les données de trafic routier qui présentent des écarts très importants et peu compréhensibles.

2.2. Qualité de l'analyse

Le projet permettra de stocker des produits venant de leurs lieux de production et en attente de leur réexpédition vers leurs lieux de distribution. Partant de ce constat, le dossier n'étudie pas le parcours complet des denrées venant et partant de la future plate-forme. De ce fait, la réduction des flux routiers n'est pas prise en compte dès la conception du projet.

Le maître d'ouvrage qualifie son projet de scénario de référence sans en dresser de comparaison avec d'autres solutions qui ont pourtant été, selon le dossier, préalablement envisagées. L'aménagement interne de l'opération suit les prescriptions figurant au plan local d'urbanisme de la commune, sans fournir d'autres hypothèses notamment constructives liées par exemple à la hauteur du bâti.

Ainsi la démarche itérative propre à l'évaluation environnementale n'est pas exposée en ce qui concerne le choix du site (à proximité d'une gare par exemple) ou la justification de son aménagement au regard d'un moindre impact environnemental. De même aucune justification n'est apportée au regard de besoins exprimés par le futur locataire en termes de volumes permettant la réception, le stockage et l'expédition de denrées alimentaires.

Enfin, au-delà de la recherche d'une labellisation « Biodiversity » évoquée dans l'étude, concernant à la fois l'enceinte du projet et ses abords, le dossier annonce plus qu'il n'explicité comment vont être mises en œuvre les mesures ERC, telles que des clôtures adaptées au passage de la faune par exemple, ou les mesures de suivi de ces mesures dans le temps.

De même, la société de transport BIOCOOP (STB), en signant la charte CO2 de l'agence pour le développement et la maîtrise de l'énergie (ADEME), s'est engagée en 2012 à favoriser l'utilisation de modes de transport alternatifs à la route. Le dossier n'explicité pas pour autant les implications pour le présent projet qui auraient consisté notamment :

- à réaliser un diagnostic CO2,
- à définir 2 indicateurs de performance environnementale propre à l'entreprise avec un objectif de réduction à 3 ans,
- à définir un plan d'actions autour de 4 axes (le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation des flux de transport) définissant une action et un objectif chiffré et mesurable dans un délai déterminé
- ainsi qu'à suivre et évaluer les résultats obtenus.

Les éléments fournis sur de nombreux aspects du dossier ne permettent pas d'étayer ou de démontrer la pertinence des conclusions proposées, notamment pour les émissions de gaz à effet de serre ou le bruit.

L'Ae recommande d'améliorer la qualité de la démarche d'évaluation environnementale en développant les argumentaires et démonstrations visant à construire les synthèses et conclusions proposées..

3. Prise en compte de l'environnement

3.1 Phase travaux

Pendant toute la durée des travaux, un responsable de chantier veillera au bon respect des normes environnementales et à l'application des recommandations naturalistes. Le dossier ne précise pas quelles sont les recommandations naturalistes, ni les périodes de travaux à privilégier pour un moindre dérangement de la faune, notamment de la pipistrelle commune.

En cas de pollution accidentelle lors des travaux, les sols pollués seront décapés et exportés vers des centres de traitement appropriés. Le dossier ne localise pas ces centres, ni les filières d'évacuation des déchets issus des travaux. De même, les volumes de déblais-remblais ne sont pas estimés et leur réutilisation sur le site ou évacuation reste imprécise (nombre de navettes-camions, itinéraire, etc.).

L'Ae recommande d'estimer dès à présent les volumes de déblais/remblais et de préciser les mesures propres à leur évacuation ou réutilisation sur le site. Elle recommande de rassembler dans un paragraphe unique l'ensemble des mesures à prévoir pour les différentes phases du chantier.

3.2 Trafic et déplacements

Le trafic induit par le projet sur les axes routiers alentours est de 800 passages de véhicules par jour⁷. Le dossier présente aussi le trafic sur le réseau périphérique sur notamment sur la RD 637 et le long de la RD 137. L'augmentation du trafic due au projet est de 2 à 3 % sur la RD 137 et de près de 19 % sur la RD 637, ce qui démontre un impact plus fort immédiatement aux alentours de la ZAC. Les effets conjugués du projet avec le projet de ZAC à Hédé⁸, distante de 2,3 km (330 VL pour 500 habitants) sur la RD 137 accroissent le trafic initial de près de 4 à 5,6 %, ce qui est relativement important. Le dossier conclut que le choix du site constitue d'emblée une mesure de réduction du fait que les axes routiers sont dimensionnés pour absorber les nouveaux flux, même en voies d'approche, et que les poids-lourds ne traverseront pas de zones habitées.

Un parking de 25 places pour les poids-lourds et un de 442 places pour les voitures seront créés. 9 places seront réservées aux personnes à mobilité réduite, et un abri accueillera les deux-roues. La cohérence de cette valeur avec le nombre d'emplois reste à confirmer.

3.3 Pollutions

■ Pollutions sonores

L'état initial acoustique du site résulte essentiellement du trafic sur les axes routiers au sein de la ZA de la Morandais et du bruit de fond créé par la RD 137. L'émergence des niveaux sonores due au trafic additionnel des poids-lourds et des voitures sur le site, respecte, selon l'étude, les niveaux sonores réglementaires en limite du projet et au niveau des habitations les plus proches, sans que les éléments permettant de vérifier la pertinence des hypothèses retenues et du calcul de l'émergence soient totalement convaincants. De plus, bien qu'il ne s'agisse pas d'une mesure ERC, l'étude prévoit de mettre en œuvre, tous les 5 ans, des mesures de suivi afin d'évaluer la conformité des niveaux sonores vis-à-vis des prescriptions réglementaires. Elle ne précise pas quelles seront les mesures applicables en cas de non-conformité.

L'Ae recommande, au-delà de la stricte application réglementaire, de prévoir des mesures qui prendraient en compte une éventuelle sensibilité particulière du voisinage, comme des sondages auprès des habitants, après la première année de fonctionnement par exemple.

⁷ Les 240 passages de PL seront répartis sur toute la journée, les 560 passages de VL seront répartis en fonction des horaires de travail.

⁸ Avis de l'Ae daté du 30/09/2011 et du 07/12/2015.

Elle recommande d'énoncer des mesures de réduction et de suivi concrètes, en fonction de l'évolution du trafic sur le site.

■ Pollution de l'air

La société Biocoop prévoit de contrôler régulièrement l'entretien des poids-lourds et de limiter les rejets d'oxyde d'azote dans l'air en ajoutant de l'Adblue⁹ au carburant. Elle prévoit également de former ses conducteurs à l'éco-conduite. Le dossier indique le budget consacré à l'Adblue.

Par ailleurs, pratiquement rien n'est dit sur l'incidence des transports induits par la plate-forme logistique, sa taille, son positionnement par rapport aux zones desservies, ce qui interdit une appréciation des incidences résiduelles et de la nécessité d'une mesure compensatoire.

L'Ae recommande de démontrer comment les mesures visant à la réduction des pollutions de l'air sont effectivement prises en compte. Elle recommande d'en prévoir un suivi, notamment par des indicateurs, permettant d'évaluer l'efficacité des mesures ERC dans le temps.

Sur les parkings, 6 places seront équipées de recharge électrique sur 3 bornes doubles et 74 places supplémentaires pourront être équipées (fourreaux prévus) au fil du temps, en fonction des besoins.

Le budget consacré à la formation des chauffeurs n'est pas précisé. De plus, elle n'indique pas comment ces contrôles et sessions de formation sont organisés une fois le projet en fonctionnement.

3.4 Gestion des eaux

■ Gestion des eaux pluviales

Le dossier présente le calcul des volumes d'eau à traiter au moyen de 2 bassins de rétention dimensionnés pour une pluie de retour décennal et un débit de fuite de 3l/s/ha, réceptionnant pour l'un, les eaux pluviales de toiture, et pour l'autre, les eaux pluviales issues des voiries et de l'aire de lavage et distribution du carburant des poids-lourds. Ces dernières transiteront par un séparateur d'hydrocarbures. Le dossier annonce une surveillance réglementaire en sortie de bassin sans préciser les mesures appliquées en cas de dépassement des normes.

Les eaux pluviales seront acheminées par le réseau des eaux pluviales de la ZA la Morandais jusqu'au milieu naturel, via le ruisseau de la Tronsonnière (ruisseau du grand étang d'Hédé), dans le canal d'Ille-et-Rance à 1 200 m à l'est du site, dont l'état des eaux est de qualité jugée « globalement correcte ».

Le choix du débit de fuite à 3 l/s/ha est cependant motivé par le souci du respect réglementaire sans être explicité, notamment au regard de la sensibilité du milieu récepteur. Il n'est pas non plus démontré qu'un débit de fuite plus faible ne pouvait être obtenu (mesure d'évitement) dans des conditions économiques acceptables

L'Ae recommande de démontrer la pertinence du choix du débit retenu pour le projet et de proposer des mesures de suivi permettant d'assurer la qualité du milieu récepteur en aval.

En matière de gestion alternative, l'alimentation en eau des sanitaires ainsi que le nettoyage des engins et poids-lourds se feront à partir de la récupération des eaux de pluie de toiture (2 cuves).

Enfin, l'usage de pesticide sera interdit à tous les prestataires qui interviendront pour l'entretien des espaces verts

■ Gestion des eaux usées

Les eaux usées du projet, estimées à 140 équivalents-habitants (eq-Hab), représenteront 2,3 % de la capacité épuratoire de la station d'épuration (STEP) de Tinténac « Pont à l'Abesse » située à près de 3 km au nord-est du projet.

⁹ l'AdBlue est une solution aqueuse composée à 32,5 % d'urée et à 67,5 % d'eau déminéralisée. Son utilisation permet de transformer 85 % des polluants (oxydes d'azote appelés Nox) en vapeur d'eau et azote inoffensif. Tous les poids-lourds construits depuis octobre 2006 sont équipés d'un système de réduction catalytique qui utilise l'AdBlue.

Cette STEP récente, dimensionnée pour traiter les effluents de 6 000 équivalents-habitants, présente une capacité de traitement restante de 54 % (donnée de 2015). Les eaux usées traitées sont rejetées dans la Donac qui longe le canal d'Ille-et-Rance à l'est.

La STEP est donc en capacité pour traiter les eaux usées du projet.

3.5 Maîtrise de l'énergie consommée

Les sources d'énergie du projet seront l'électricité (fonctionnement des équipements dont « groupe froid », éclairage des locaux et charge des engins de manutention), le gaz naturel (alimentation de la chaudière de maintien hors gel du bâtiment de stockage), la biomasse (alimentation de la chaudière des locaux administratifs) et le fioul (motopompes en cas d'incident).

Le dossier annonce que près de 30% de l'électricité produite par les modules photovoltaïques situés sur les toitures servira aux activités du projet et que 70% sera réinjectée sur le réseau public.

Le dossier ne présente cependant pas les éléments permettant de valider ces annonces. Il ne dresse pas d'hypothèse sur la consommation énergétique des bâtiments, n'évalue pas la production des panneaux photovoltaïques (puissance+nombre), l'efficacité de la chaudière, la consommation de gaz... De plus, en matière de construction, le dossier ne se positionne pas sur l'utilisation de matériaux adaptés à la recherche, pourtant annoncée, d'un label « bas carbone ».

L'Ae recommande d'explicitier l'application des mesures de maîtrise de l'énergie pour en démontrer l'efficacité au regard d'objectifs préalablement déterminés sur la réduction des gaz à effet de serre.

3.6 Insertion paysagère

Les entrepôts, d'une hauteur de 13 m, se présenteront sous forme de parallélépipèdes rectangles.

Les projections graphiques figurant au dossier démontrent que le toit des bâtiments sera visible depuis la RD 137. Une nouvelle haie bocagère de 100 m reliera les 2 haies situées en limite nord et ouest du site. Outre un rôle d'accueil pour la faune, cette nouvelle plantation ne masquera qu'en partie les vues sur les constructions depuis cet axe. De plus, le dossier ne précise pas le temps de pousse nécessaire aux essences locales qui seront nouvellement plantées avant de pouvoir remplir un rôle d'écran visuel.

L'Ae recommande de préciser les essences locales fournies, le temps de pousse nécessaire et la qualité de leur effet masquant suivant les saisons.

3.7 Consommation d'espace

La consommation d'espace par le projet n'est pas négligeable. De même la remise en état du site à la fin de l'exploitation mériterait au moins de faire l'objet de mesure d'évitement portant sur la nature de procédés constructifs et le choix de matériaux facilement réutilisables.

L'Autorité environnementale recommande d'améliorer le projet sur ces deux aspects de la consommation d'espace et de la remise en état du site en fin de travaux, par exemple en compensant par une action de réhabilitation d'une friche industrielle.

Fait à Rennes, le 26 décembre 2018

La présidente de la MRAe de Bretagne,



Françoise GADBIN

