



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur Projet de création d'une plateforme
logistique porté par la société Argan sur les communes
de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-
sur-Menthon (01)**

Avis n° 2021-ARA-AP-1195

Avis délibéré le 8 octobre 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), a décidé dans sa réunion collégiale du 31 août 2021 que l'avis sur Projet de création d'une plateforme logistique porté par la société Argan sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon (01) serait délibéré collégalement par voie électronique entre le 1^{er} et le 8 octobre 2021.

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Stéphanie Gaucherand, Jeanne Garric, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Jean Paul Martin, Yves Sarrand, Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, 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.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 9 août 2021, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture de l'Ain, au titre de leurs attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis leurs contributions en dates respectivement du 20 août et du 6 août 2021.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Synthèse de l'Avis

La société Argan projette la réalisation d'une plateforme logistique de 52 800 m², sur 12,5 ha, sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon. Le site du projet est bordé au nord par l'autoroute A40 et au sud par la route départementale 1079 qui relie toutes deux les villes de Mâcon et Bourg-en-Bresse. Le porteur de projet a déjà réalisé un entrepôt logistique d'ampleur sur un terrain voisin situé immédiatement à l'ouest et actuellement exploité, notamment par la société Carrefour.

Pour l'Autorité environnementale, les enjeux du territoire et du projet sont :

- la qualité de l'air et le bruit, du fait du trafic routier généré, dans un secteur comportant des habitations à quelques dizaines de mètres ainsi que des zones plus densément peuplées, plus éloignées, mais situées le long des axes de circulation qui seront empruntés par les poids lourds ;
- la ressource en eau, compte tenu de la gestion envisagée des eaux usées et pluviales du site ;
- les milieux naturels et la biodiversité au regard de la présence d'espèces protégées ;
- la consommation d'espace au vu des dimensions du projet, et de la justification insuffisante des choix d'implantation par le porteur de projet ;
- les risques technologiques, notamment d'incendie, et les risques sanitaires du fait de la pollution atmosphérique et sonore générée par le projet.

L'étude d'impact traite de thématiques environnementales pertinentes au regard des caractéristiques du projet et annonce des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser une partie des impacts du projet sur l'environnement.

Cependant, elle n'évalue pas les incidences du trafic généré par le projet, notamment en termes de bruit et de qualité de l'air, en particulier du fait que l'usage futur du bâtiment ne serait pas encore totalement défini, ce qui devrait conduire le maître d'ouvrage à se fonder sur des hypothèses majorantes. De plus, les incidences cumulées de ce projet avec celui localisé immédiatement à l'ouest n'ont pas été abordées ni évaluées alors qu'il convient de le faire, d'autant plus du fait que les projets sont de même nature.

L'étude d'impact conclut en outre de manière erronée à une non dégradation des milieux aquatiques par le projet, et ne détaille pas suffisamment les incidences de celui-ci sur les eaux superficielles. La réalisation du projet remet également en question des mesures d'évitement d'arbres constituant des gîtes potentiels de chiroptères qui avaient été épargnés dans le cadre de la réalisation de la Zac au sein de laquelle l'entrepôt viendra s'implanter.

Enfin, le dossier ne présente pas de bilan carbone et n'évalue pas suffisamment les incidences de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du fait du projet. L'inscription du projet dans les objectifs de la stratégie nationale bas carbone et dans l'engagement législatif au zéro artificialisation nette et sa contribution à leur atteinte n'apparaissent pas évidents et sont *a priori* à renforcer.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation du projet.....	6
1.3. Procédures relatives au projet.....	7
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	7
2. Analyse de l'étude d'impact.....	8
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	9
2.1.1. Cadre de vie.....	9
2.1.2. Ressource en eau.....	10
2.1.3. Milieux naturels et biodiversité.....	11
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	11
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	12
2.3.1. Cadre de vie.....	12
2.3.2. Ressource en eau.....	15
2.3.3. Milieux naturels et biodiversité.....	16
2.3.4. Contribution du projet à l'accélération du réchauffement climatique.....	16
2.3.5. Effets cumulés avec d'autres projets.....	16
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	17
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	17
3. Étude de dangers.....	17

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

Le projet, objet du présent avis, concerne la création par la société Argan d'un bâtiment destiné à la location pour des professionnels de la logistique ou de l'entreposage de produits de la grande distribution ou de la grande consommation sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon dans le département de l'Ain, à environ 8 kilomètres à l'est de Mâcon, et 25 kilomètres à l'ouest de Bourg-en-Bresse, le long de l'autoroute A40 et de la départementale 1079 reliant ces deux villes. .

Cet entrepôt logistique est envisagé dans la zone d'activité du Champ du Chêne qui a fait l'objet d'une autorisation environnementale le 5 septembre 2019 et qui prévoyait initialement la réalisation d'un entrepôt logistique en froid positif¹ destiné à la société Carrefour. Cette dernière s'est finalement installée dans un autre entrepôt de la société Argan localisé dans une ZAC² adjacente à celle-ci, à l'ouest.

Les habitations les plus proches, dispersées au sein d'espaces agricoles de cultures et de prairies, sont localisées à 30 mètres à l'est du site, soit environ à 50 mètres du bâtiment projeté.

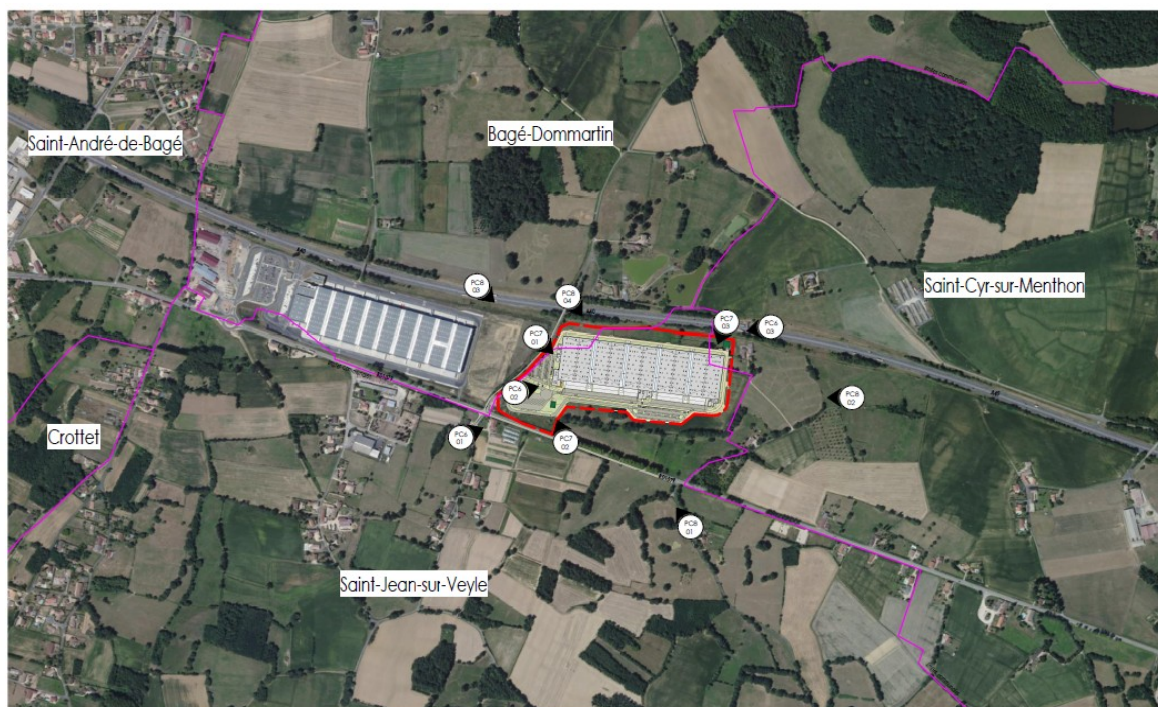


Figure 2: Localisation du projet sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon (source : plan de situation PC1 extrait du dossier de permis de construire)

1 Stockage de marchandises réfrigérées mais non congelées.

2 La Zac du Buchet

1.2. Présentation du projet

Le projet logistique, envisagé sur un terrain d'une superficie de 12,5 hectares, comprend la réalisation d'un bâtiment d'une emprise au sol de 52 800 m² et d'une hauteur d'environ 14 mètres pour un volume utile total d'environ 700 000 m³. Il comprend cinq cellules de stockage d'environ 10 000 m² chacune, trois espaces de bureaux en façade sud, ainsi que des locaux techniques et une centrale photovoltaïque sur une partie de la toiture (11 070 m² environ) pour de l'autoconsommation³. Il comprend également la réalisation de voiries et d'espaces de stationnement pour les véhicules légers et les poids lourds, et des bassins de rétention des eaux pluviales pour une superficie de 36 245 m². Enfin, le projet intègre 36 300 m² d'espaces verts. Les travaux sont prévus sur une période de 12 à 14 mois.

Le bâtiment est « conçu pour des activités de logistique et de stockage de marchandises industrielles et de biens de consommation ⁴» incluant les secteurs suivants : « industrie cosmétique, parapharmacie, industrie manufacturière, ameublement, articles de sport, textiles jouets, meubles, électroménager, produits d'hygiène et d'entretien »⁵. Cependant, la nature de la ou des entreprises qui s'y implanteront n'est pas encore connue, le porteur de projet indiquant la possibilité de louer le bâtiment à plusieurs sociétés. Il prévoit néanmoins la possibilité d'un effectif moyen simultané de 280 personnes mais ne conclut pas réellement sur le mode de fonctionnement du site (2 × 8 ou 3 × 8⁶) indiquant finalement la probabilité d'horaires d'ouverture allant de 5 h à 22 h pour l'entrepôt et de 8 h à 17 h pour la partie bureaux.

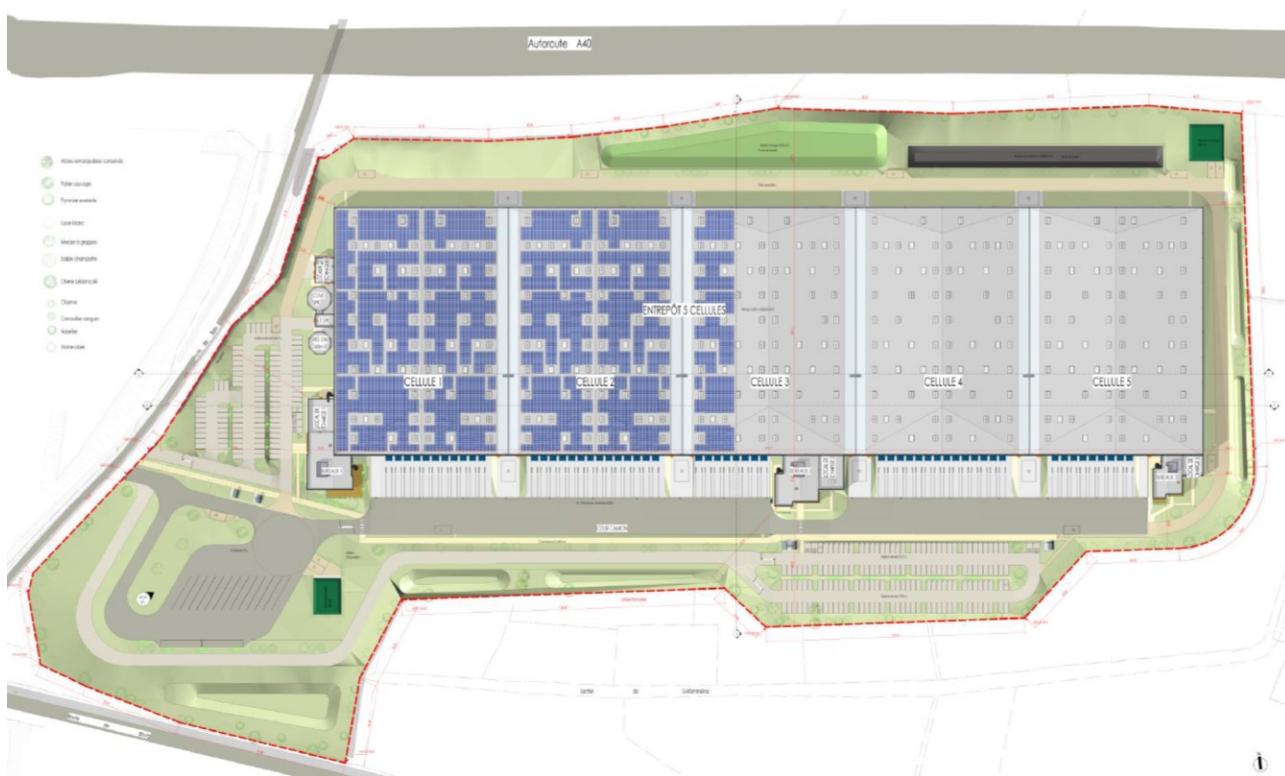


Figure 3: Plan du projet (source: présentation de l'établissement et description de ses activités, p.15)

3 D'une puissance de 1 960 kWc

4 Source : présentation de l'établissement et description de ses activités, p.12

5 Source : présentation de l'établissement et description de ses activités p.23

6 « L'exploitation prévisionnelle du site pourra se faire de façon continue avec un travail en 2 × 8h voire 3 × 8h »
Source : présentation de l'établissement et des activités du site, p.13



Figure 4: Projection 3D (source: étude d'impact, p.120)

1.3. Procédures relatives au projet

Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ainsi que de trois demandes de permis de construire (une pour chacune des communes concernées) au titre du code de l'urbanisme.

Le présent avis de l'Autorité environnementale vaut pour chacune de ces demandes.

1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- la qualité de l'air et le bruit, du fait du trafic routier généré dans un secteur comportant des habitations à quelques dizaines de mètres ainsi que des zones plus densément peuplées, plus éloignées, mais situées le long des axes de circulation qui seront empruntés par les poids lourds ;
- la ressource en eau compte tenu de la gestion envisagée des eaux usées et pluviales du site ;
- les milieux naturels et la biodiversité au regard de la présence d'espèces protégées ;
- la consommation d'espace au vu des dimensions du projet, et de la justification insuffisante des choix d'implantation par le porteur de projet ;
- les risques technologiques, notamment d'incendie, et les risques sanitaires du fait de la pollution atmosphérique et sonore générée par le projet.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1. Observations générales – Effets cumulés

De manière générale, le dossier aborde un nombre important de thématiques environnementales pertinentes au regard du projet présenté. Il rappelle, pour chacune de ces thématiques, les textes réglementaires de référence lorsqu'ils existent ce qui facilite la compréhension des enjeux pour le public.

En revanche, plusieurs des thématiques étudiées doivent être approfondies, en prenant en compte l'impact cumulé de ce nouveau projet logistique avec l'entrepôt logistique existant immédiatement à l'ouest, notamment sur le trafic, sur les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, ou encore en termes d'impact sonore. Dans son avis émis en 2015⁷ à l'occasion de ce précédent projet d'entrepôt logistique aujourd'hui réalisé, par le même maître d'ouvrage, l'Autorité environnementale avait déjà fait sur ces mêmes thématiques un certain nombre de remarques et recommandations, visant notamment à produire une évaluation approfondie de l'impact du trafic généré sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, non prises en compte dans ce nouveau projet.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des incidences cumulées du nouveau projet logistique et du bâtiment logistique récent situé immédiatement à l'ouest, de se référer notamment pour cela à son avis délibéré en 2015⁷, en particulier en termes de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre.

2.2. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution

2.2.1. Cadre de vie

L'état initial de l'environnement de l'étude d'impact ne fournit pas d'éléments quant au **trafic** existant sur les voiries principales de ce secteur géographique. Il faut se référer pour cela à la partie concernant les incidences du projet. Pour l'Autorité environnementale, il serait utile de préciser dès ce chapitre, le trafic constaté et la part de celui-ci liée au site logistique situé à l'ouest du terrain d'assiette du projet.

En termes de **qualité de l'air**, le dossier rappelle que le Sraddet⁸ relève des problématiques sur ces communes qu'il identifie comme « *exposées* » à la pollution atmosphérique, principalement du fait de la circulation automobile. La station de mesure de la qualité de l'air la plus proche, dont le dossier indique les relevés en termes d'oxydes d'azote, d'ozone et de particules fines PM₁₀, est la station Mâcon Paul Bert⁹, située en zone périurbaine, à 8 kilomètres du site du projet. L'étude d'impact indique que « *celle-ci peut être considérée comme assez représentative de l'environnement du projet bien que celui-ci soit certainement plus marqué par le trafic routier (présence de l'Autoroute A40 à proximité).* » Les concentrations en polluants atmosphériques mesurées au niveau de la station de Mâcon ne dépassant pas les objectifs réglementaires de qualité de l'air¹⁰, l'étude d'impact retient un enjeu modéré en la matière. Pour l'Autorité environnementale, cette affirmation et cette conclusion ne sont pas recevables et des mesures réalisées sur les voiries au droit du site du projet sont nécessaires.

7 Avis disponible en ligne via le lien suivant: http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20150813-DEC-G2015-2007-2008_cle54fec9.pdf

8 Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires

9 Station de mesures de l'association ATMO Bourgogne-Franche-Comté

10 Fixés par le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010

Les mesures prises comme références sont en outre incomplètes en termes de polluants étudiés¹¹, et les mesures à réaliser devront être étendues en particulier à tous ceux spécifiques des transports routiers en s'appuyant sur les préconisations de l'Anses¹²). Compte tenu des caractéristiques du projet qui générera un trafic et des émissions atmosphériques non négligeables,

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement du site du projet par des mesures *in situ* des concentrations en polluants atmosphériques liés à la circulation routière préconisés par l'Anses et de justifier et revoir si nécessaire la qualification de l'enjeu du projet en termes de qualité de l'air, au regard de ses caractéristiques.

Concernant le **contexte sonore** du site, celui-ci est fortement marqué par le trafic de l'autoroute A40 et de la route départementale 1079, et notamment par le trafic de poids lourds généré par l'entrepôt logistique voisin. Les secteurs limitrophes de ces voiries sont d'ailleurs identifiés comme soumis au bruit par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Ain.

L'étude d'impact précise ce contexte sonore en indiquant les mesures de niveau de bruit relevées en périphérie du site du projet et au niveau des zones à émergence réglementée (ZER) les plus proches, dans le cadre d'une étude acoustique réalisée en 2017 à l'occasion du projet de création de cette nouvelle ZAC. Ces niveaux sonores ont été précisés par de nouvelles mesures réalisées en 2018. Ces mesures mettent notamment en évidence que les niveaux sonores sont importants au droit des habitations situées le long des voiries, et en particulier de l'habitation située au carrefour entre la route départementale 1079 et la rue du Petit Bagne qui longe le site du projet à l'Ouest. Cependant, les niveaux sonores indiqués sont lissés sur des périodes dites « de jour » (7h-22h) et « de nuit » (22h-7h). Le dossier ne fournit pas d'information ni de données plus précises sur les flux de poids lourds au droit du projet et en particulier sur l'activité de la plateforme logistique voisine permettant d'identifier le cas échéant des pics potentiels de trafic et donc des nuisances associées.

En tout état de cause, il est permis de s'interroger sur la juste évaluation des incidences du projet sur l'environnement en particulier en termes de bruit, alors que les horaires de fonctionnement de l'entrepôt logistique ne sont pas encore clairement définis et que le porteur de projet envisage la possibilité d'un fonctionnement en 3 × 8 heures

L'Autorité environnementale recommande de préciser les niveaux sonores ambiants par tranches horaires plus resserrées, notamment au cœur de la nuit, quand le niveau sonore résiduel est a priori le plus faible. Elle recommande en outre de compléter l'étude d'impact par une évaluation des incidences du projet sur l'environnement et la santé, en cas de fonctionnement ininterrompu de l'entrepôt logistique.

En particulier, les conclusions de l'étude devront être confirmées ou des mesures d'évitement, de réduction ou encore de compensation devront être définies en cas de constat d'incidences plus importantes

En termes de **pollution lumineuse**, le dossier indique que le site du projet est localisé dans une zone de pollution lumineuse assez faible, en limite du halo lumineux de Mâcon, et conclut à un enjeu faible en la matière alors que, pour l'Autorité environnementale, le contexte relativement pré-

11 Absence de mesure des concentrations en particules fines PM 2,5 notamment.

12 cf. la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières : <https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/circ?id=44436>

servé du secteur devrait au contraire conduire à retenir un enjeu fort dans ce domaine vis-à-vis de la faune locale.

Enfin, en matière de **paysage**, le dossier rappelle que le site du projet s'inscrit dans un contexte de plaine agricole de cultures du sud de la Bresse, comportant par ailleurs des prairies humides et pâturées, des haies bocagères, mais également une urbanisation constituée de villes, de villages et de zones d'activités le long des grands axes. Cependant il ne fournit que peu d'illustrations permettant de caractériser l'état initial du paysage dans ce secteur depuis des points de vue judicieusement choisis et susceptibles d'être affectés par le projet.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des photographies permettant d'apprécier l'état initial du paysage depuis des points de vue pertinents (habitations, points de vue susceptibles d'être fréquentés par le public).

2.2.2. Ressource en eau

En matière d'**eaux souterraines**, le dossier indique que le site du projet est situé au droit des deux masses d'eau superposées du « *domaine marneux de la Bresse, Val de Saône et formation du Saint Côme* » (nappe à l'affleurement) et « *Miocène de Bresse* » (plus en profondeur) qui présentent un bon état chimique et quantitatif. S'il ne précise pas leurs profondeurs, il indique cependant que les terrains au droit du site du projet sont peu perméables car argileux, et que ces nappes ne font pas l'objet de captages en aval hydraulique du site du projet.

Concernant les **eaux superficielles**, le terrain est bordé au nord par un fossé longeant l'autoroute et rejoignant le ruisseau de Montépin de l'autre côté de celle-ci plus au nord-est. Ce ruisseau est un affluent de la Grande Loëze cours d'eau appelé le Virolet plus en aval, lequel se jette ensuite dans la Saône. Le dossier précise que l'état chimique du Virolet est bon selon le Sdage¹³ Rhône-Méditerranée, mais que son état écologique est médiocre, le Sdage fixant comme objectif un bon état écologique de celui-ci pour 2027. Pour l'Autorité environnementale, les raisons de cet écart entre l'état chimique et l'état biologique mériteraient d'être explicitées d'autant qu'il est précisé que le site du projet est situé au sein d'une zone sensible vis-à-vis de l'azote et du phosphore¹⁴. Par ailleurs, le ruisseau de Montépin n'étant pas classé au titre du Sdage Rhône-Méditerranée, ses caractéristiques physico-chimiques et biologiques ne sont pas précisées par le dossier ce qui constitue un manque dans la démarche d'analyse des incidences du projet sur l'environnement. Aucune mesure n'a été effectuée.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact du projet par les caractéristiques physico-chimiques et biologiques du ruisseau de Montépin.

2.2.3. Milieux naturels et biodiversité

Une demande de dérogation à la destruction ou au dérangement des espèces protégées avait été sollicitée dans le cadre du projet de développement de la ZAC du Champ du Chêne, dans laquelle est envisagé le projet. Ainsi, plusieurs mesures ont été définies dans le cadre de la validation de cette dérogation. Ces mesures visaient notamment à éviter l'impact sur les chiroptères par la préservation d'arbres pouvant constituer des gîtes potentiels, ou encore à compenser les impacts sur les amphibiens (tritons notamment) en créant des mares de substitutions à celles qui allaient être détruites sur le site. De nouvelles mares ont ainsi été créées en dehors du périmètre de la ZAC, sur des parcelles localisées à proximité, et les amphibiens déplacés dans celles-ci.

¹³ Schéma départemental d'aménagement et de gestion des eaux.

¹⁴ Définie en application de la Directive n° 91/271 du 21/05/91 relative au traitement des eaux urbaines résiduaires
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
Projet de création d'une plateforme logistique porté par la société Argan sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon (01)

Par ailleurs, le dossier rappelle qu'une zone humide a été identifiée au sud-est du périmètre de la ZAC mais que celle-ci ne se trouve pas dans le périmètre du projet logistique. Il rappelle également que le périmètre du projet est localisé en dehors de toute Znieff¹⁵ ou zone Natura 2000.

Enfin, il rappelle que le terrain est identifié par le Sraddet Auvergne-Rhône-Alpes comme un « espace de perméabilité lié aux milieux terrestres » sans pour autant indiquer ce que cela implique¹⁶.

2.3. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement

Il ressort du dossier que la principale raison du choix de la localisation du projet est celle de la proximité de grands axes routiers au sein de l'axe français Nord-Sud et ayant la capacité « d'absorber le trafic supplémentaire généré par le projet »¹⁷.

Le dossier présente des carences dans la justification de la nécessité de cette plateforme puisqu'il évoque d'une part que le porteur de projet possède déjà « une centaine d'entrepôts en France totalisant 3 millions de m² »¹⁸ et qu'il n'apporte aucune démonstration à l'affirmation selon laquelle l'entrepôt « va permettre de répondre à une activité en expansion dans un secteur propice pour des entreprises locales et nationales en recherche concrète d'immeubles logistiques pour accompagner leur développement »¹⁹. Pour l'Autorité environnementale, cette justification est contredite par le fait que la destination du projet n'est pas arrêtée, le porteur de projet indiquant qu'il ne sait pas encore s'il louera son entrepôt à une ou plusieurs entreprises dont il ne connaît semble-t-il ni l'identité ni le secteur d'activité²⁰, ainsi que par l'interrogation qui demeure quant à l'exploitation en continu du bâtiment ou seulement de 6 h à 22 h.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une meilleure justification du besoin de cette plateforme logistique et donc de la nécessité d'une consommation d'espace naturel importante.

Par ailleurs, la justification d'une implantation ne permettant pas le recours au transport ferroviaire pourtant moins impactant pour l'environnement doit être étayée dans un contexte de nécessaire réduction des gaz à effets de serre et de réduction de l'impact carbone, s'inscrivant ainsi dans le respect des règles du Sraddet en la matière

L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier l'absence de réflexion ou de possibilité d'une implantation du projet sur un site potentiellement raccordable ou raccordé au réseau ferré.

2.4. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

2.4.1. Cadre de vie

Le dossier estime que le **trafic** généré par le projet sera de l'ordre de 300 voitures par jour et de 150 poids lourds qui circuleront depuis et en direction de la plateforme logistique, avec un pic esti-

15 Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

16 Les espaces de perméabilité contribuent à la libre circulation des espèces

17 Source : résumé non technique de l'étude d'impact, p.30

18 Source : document « Capacités techniques et financières », p.2

19 Source : résumé non technique de l'étude d'impact, p.30

20 cf notice PC4 du dossier de permis de construire, p.6 : « le bâtiment projeté est actuellement divisible pour trois éventuels occupants distincts ».

mé à 38 poids lourds par heure. L'étude d'impact se base sur une activité exercée dans l'entrepôt du lundi au samedi de 5 heures à 22 heures. Cependant, l'Autorité environnementale rappelle que ce scénario n'est qu'hypothétique dans la mesure où le porteur de projet envisage une possibilité de fonctionnement en continu et ne connaît pas encore la nature et donc les besoins de la ou des entreprises qui viendraient s'implanter dans le bâtiment (cf introduction du paragraphe 2 du présent avis et paragraphe 2.2). Ainsi, aucun élément du dossier ne permet de garantir que les données retenues quant au trafic potentiellement généré par ce projet sont majorantes, les hypothèses présentées n'étant pas fondées sur des éléments tangibles.

L'Autorité environnementale recommande de préciser de manière argumentée si les hypothèses de trafic retenues sont bien maximisantes afin de garantir que l'impact du projet en la matière ne puisse être finalement plus important.

Ces véhicules accéderont au site depuis les autoroutes A40 ou A406, puis la route départementale 1079 et enfin la route de Belin qui le longe par l'ouest. Le dossier rappelle la mise en œuvre prochaine d'un giratoire à l'intersection de ces deux dernières voies et présente les résultats de l'étude de trafic jointe en annexe qui conclut à un trafic fluide malgré l'installation d'une nouvelle plateforme logistique. Cependant, il indique que l'augmentation du trafic est faible en proportion du trafic actuel, voire modérée pour les poids lourds, alors qu'il ressort des données présentées qu'il représenterait 28,2 % du trafic de poids lourds actuel de la RD 1079 et 12,9 % de celui de l'A40²¹. En termes de trafic global, le trafic généré représenterait 8,2 % du trafic actuel de la RD 1079 et 6,1 % de celui de l'A40.

L'Autorité environnementale recommande de réviser les conclusions de l'étude quant à l'évolution du trafic qui ne saurait être qualifiée de faible, compte tenu notamment des nuisances associées telles que le bruit, les vibrations et la pollution atmosphérique.

L'étude indique que les **rejets atmosphériques** associés au projet seront notamment liés aux gaz d'échappement, ainsi qu'aux gaz de combustion de la chaufferie qui fonctionnera au gaz naturel. Elle conclut de manière non documentée que ces émissions seront réduites en comparaison de celles liées au trafic des voies adjacentes²² alors que le trafic annoncé n'est pourtant pas négligeable en comparaison de celui existant (voir ci-dessus). Par ailleurs, elle ne présente aucune donnée chiffrée pour justifier cette affirmation et ne prend en considération que la circulation des poids lourds au sein du site et non l'intégralité des distances parcourues depuis et en direction de celui-ci. L'étude se limite à présenter les émissions de particules, d'oxydes de carbone et d'azote et de composés organiques d'un poids lourd qui parcourrait 150 kilomètres, sans pour autant préciser à quoi correspond cette distance. Elle indique que « cette pollution n'est pas quantifiable par un point de rejet et un flux de pollution ». Cependant, pour l'Autorité environnementale, il apparaît tout à fait envisageable de présenter l'intégralité des émissions atmosphériques liées au site et au trafic associé à son fonctionnement ainsi qu'une comparaison de celles-ci à des mesures ou estimations qui seraient réalisées au droit du site ainsi que le long de la route départementale 1079 et des autoroutes A40 et A406 au regard du trafic actuel.

Afin d'évaluer l'exposition des populations aux polluants atmosphériques liés notamment au trafic routier, l'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude par une estimation de l'intégralité des émissions atmosphériques liées au fonctionnement du site et au trafic associé ainsi que par la présentation d'une comparaison des résultats à des me-

21 Cf EI, p.137

22 Cf EI, p.122

sures ou estimations qui seront réalisées au droit du site ainsi que le long de la route départementale 1079 et des autoroutes A40 et A406 dans le contexte actuel.

Le dossier présente plusieurs mesures destinées à réduire ces émissions avec notamment l'arrêt des moteurs des poids lourds lors des opérations de chargement/déchargement, une vitesse réduite sur site, ainsi que la mise en place d'abris à vélos. Il ne précise cependant pas si le site est facilement accessible à vélo par des itinéraires adaptés.

Concernant l'**impact sonore** du projet, le dossier précise qu'en phase de chantier, les travaux n'auront lieu qu'en journée et que la vitesse des engins sera limitée sur le site.

En phase d'exploitation, les sources de bruit seront majoritairement le trafic routier généré, ainsi que dans une moindre mesure les équipements de chauffage (entrées d'air et extractions en toiture) et potentiellement le chargement et le déchargement des camions au niveau des quais, la suite de la manutention se déroulant au sein du bâtiment.

L'étude d'impact présente les résultats de la modélisation acoustique jointe en annexe, laquelle montre notamment des émergences non réglementaires en période nocturne au niveau de deux zones à émergence réglementée. L'étude indique que la majeure partie du bruit généré provenant de la circulation des poids lourds le long de l'entrepôt, ainsi que du trafic de véhicules légers (VL) des employés du site, il a été procédé à un « lissage du trafic », ce qui signifie notamment que la logistique du site prévoira un nombre moins important de poids lourds entre 5 heures et 6 heures du matin, le reste étant reporté plus tard dans la matinée.²³ Un « lissage » est également prévu concernant le trafic VL sans que le dossier ne précise clairement comment cela pourra s'organiser, compte tenu notamment de l'organisation du temps de travail, ni ne précise les mesures de suivi qui seront mises en œuvre afin de garantir l'effectivité de ce « lissage ».

La modélisation acoustique montre que ce lissage permet de respecter les exigences réglementaires en matière d'émergences sonores. L'Autorité environnementale constate cependant que les émergences demeurent importantes pour les Zones à émergences réglementées 4 et 4bis, habitations localisées au sud-est du site, et pour lesquelles les émergences projetées sont de 3 et 3,5 dB de jour pour une émergence limite admise par la réglementation de 5 dB, et de 2,5 et 3 dB de nuit pour une émergence maximale tolérée de 4 dB. L'Autorité environnementale rappelle par ailleurs que le respect de la réglementation en la matière n'implique pas forcément une absence de nuisances, d'autant que plusieurs incertitudes demeurent concernant la réalité du trafic généré par le site, la réalité des émergences en cœur de nuit, période où le bruit ambiant est le moins important et où les émergences du projet peuvent être les plus élevées avec des risques sanitaires accrus (cf paragraphe 2.2.1 du présent avis).

Ainsi, la justification de la suppression des merlons acoustiques envisagés au sud du site dans le cadre du projet de ZAC peine à convaincre, d'autant que le dossier ne présente par d'éléments relatifs au coût de leur destruction qui permettrait d'évaluer une éventuelle disproportion avec le bénéfice attendu.

Compte tenu des nombreuses incertitudes sur le trafic généré par le projet, l'Autorité environnementale recommande de justifier la suppression des merlons acoustiques envisagés dans le cadre du projet de ZAC.

Le dossier évalue l'incidence du trafic généré en termes de bruit pour les habitations localisées le long de la portion de route départementale située à proximité du site. Cependant étant donné qu'il

²³ Cf étude acoustique (annexe 5 de l'étude d'impact) p.84

ne présente pas les itinéraires préférentiels qui seront empruntés par les poids lourds, il ne permet pas d'identifier l'ensemble des zones résidentielles du secteur qui sont susceptibles d'être impactés par le bruit lié au trafic supplémentaire généré par le projet. Il en est de même en termes de vibrations au sujet desquelles il précise seulement qu'« *il s'agira des vibrations transmises par la circulation des camions sur la voirie conçue pour supporter un trafic poids-lourds. Peu d'effets attendus* »²⁴. L'Autorité environnementale rappelle que les vibrations à prendre en compte sont également celles des moteurs des véhicules qui se transmettent également dans l'air. Ainsi, pour l'Autorité environnementale, si la qualité de la chaussée est effectivement une source de réduction des vibrations transmises aux habitations riveraines par le trafic routier, celle-ci n'implique pas une réduction des vibrations liées au bruit du fonctionnement des moteurs de poids lourds notamment.

L'Autorité environnementale recommande de justifier l'affirmation selon laquelle le projet n'aura que peu d'effet en termes de vibrations par des mesures de vibration liées au trafic routier actuel au niveau des habitations riveraines du site et de la route départementale 1079. Elle recommande de compléter le dossier par la définition d'un dispositif de suivi dans la durée de ces impacts sur le cadre de vie des riverains.

En termes d'**incidences lumineuses** du projet, le dossier indique que les éclairages extérieurs seront orientés uniquement en direction des installations et des parkings, et que certains des dispositifs ne fonctionneront qu'au moment du passage du personnel. Le dossier ne donne pas de précisions quant à la pose éventuelle d'enseignes en façade ni quant à l'éclairage de celles-ci.

Enfin, en matière d'**impact paysager**, le dossier reconnaît une incidence du fait de l'artificialisation des sols dans un contexte rural néanmoins marqué par de grandes infrastructures de transport. Il reconnaît également la probabilité d'un effet barrière du fait des dimensions du bâtiment ainsi que de l'existence d'un entrepôt aux dimensions également importantes immédiatement à l'ouest. Il met en avant les plantations qui seront réalisées ainsi que les arbres qui seront conservés en périphérie du site et qui devraient contribuer à réduire l'impact visuel du projet. Cependant, il ne comporte que peu d'insertions paysagères du projet²⁵ et aucune de celles présentées ne permet d'avoir une idée de l'impact visuel pour les riverains.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des insertions paysagères du projet, réalisées depuis des points de vue adaptés comme, par exemple, les habitations des riverains du site, ou depuis tout autre point de vue accessible au public autre que l'autoroute et qui apparaîtrait pertinent.

2.4.2. Ressource en eau

En matière d'incidences sur les sols et les eaux souterraines, le dossier précise que compte tenu de la relative imperméabilité du terrain, les eaux usées et pluviales du site ne seront pas infiltrées au niveau de la parcelle. En phase de chantier, des kits anti-pollution seront disponibles en cas de nécessité et les engins de chantier seront ravitaillés en carburant au niveau d'aires étanches. En phase d'exploitation, les éventuels produits dangereux stockés dans les bâtiments seront entreposés sur des dalles étanches. Pour l'Autorité environnementale, ces mesures apparaissent appropriées.

Le site sera à l'origine d'une consommation d'eau potable de 21 m³ par jour dans l'hypothèse d'un effectif moyen simultané de 280 personnes. Les **eaux usées sanitaires** seront traitées par une micro-station d'épuration puis dirigées vers le fossé longeant l'autoroute A40 au nord. Cependant,

²⁴ Cf EI, p.136

²⁵ Uniquement dans la pièce PC6 du dossier de permis de construire.

le dossier précise que le dimensionnement de cette micro-station n'est pas encore totalement défini. Pour l'Autorité environnementale, les caractéristiques de cette station devraient être précisées dans le dossier afin de confirmer leur adéquation avec les rejets attendus, d'autant que le dossier précise par ailleurs que les **eaux de lavage des sols** seront rejetées dans le réseau de collecte des eaux usées sanitaires²⁶ sans pour autant indiquer leur volume et leur composition potentielle ce qui doit être évalué afin de présenter des garanties quant à l'efficacité de ce dispositif de traitement.

L'Autorité environnementale recommande de définir dès à présent les caractéristiques de la micro-station d'épuration du projet et de préciser son incidence sur la qualité des eaux du ruisseau de Montépin évaluée.

Concernant la gestion des **eaux pluviales**, l'étude d'impact indique que les bassins de rétention seront réalisés en premier, lors de la phase chantier, afin de limiter l'entraînement de terres dans les eaux de surface. En phase d'exploitation, le dossier indique que les seules eaux pluviales susceptibles d'être polluées seront celles ruisselant sur la voirie et que les eaux de toiture sont réputées propres²⁷. Ainsi, si les eaux pluviales de voirie seront orientées vers un bassin de rétention étanche avec séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans le fossé de l'autoroute A40²⁸, les eaux pluviales de toiture seront quant à elles dirigées vers un bassin non étanche. Pourtant, pour l'Autorité environnementale, il est erroné de considérer que les eaux pluviales de toitures seront non polluées, compte tenu notamment de la proximité du site avec des axes routiers à grande circulation qui impliqueront de toute évidence un dépôt non négligeable de particules polluantes sur le bâtiment logistique et la surface des panneaux solaires, qui seront lessivées par les eaux pluviales. Ainsi, la possibilité de recourir à un bassin de rétention non imperméabilisé pour la gestion des eaux pluviales de toiture n'apparaît pas justifiée.

L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier voire de reconsidérer l'absence d'imperméabilisation du bassin de rétention des eaux pluviales de toiture.

Tant en termes de gestion des eaux usées que de gestion des eaux pluviales, l'affirmation du dossier selon laquelle l'orientation du Sdage concernant la non dégradation des milieux aquatiques est respectée²⁹ n'est pas démontrée. Pour l'Autorité environnementale, quand bien même les concentrations limites réglementaires en polluants des eaux rejetées au fossé de l'A40 en direction du ruisseau de Montépin étaient respectées, ces eaux ne pourraient que contribuer à la dégradation des eaux superficielles du fait de leur pollution résiduelle.

2.4.3. Milieux naturels et biodiversité

L'étude d'impact précise que les mesures ERC³⁰, définies dans le cadre du développement du projet de ZAC, et qui s'appliquent au périmètre du nouveau projet logistique seront mises en œuvre³¹. Pourtant, le dossier indique que tous les arbres inventoriés comme susceptibles d'accueillir des chiroptères ne seront pas conservés pour des raisons d'aménagements de voiries, sans que le dossier ne démontre qu'il n'était pas possible d'envisager une solution différente.

26 Cf EI, p.129

27 Cf résumé non technique de l'étude d'impact, p.6

28 « les rejets d'eaux pluviales dirigées vers le fossé de l'A40 au nord de l'emprise de la ZA sont soumis à une convention entre Aprr et la Communauté de Communes de la Veyle. » Source : EI, p.128

29 cf EI, p.173

30 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation, voir EI, p.104 et suivantes

31 Cf EI, p.66

L'Autorité environnementale recommande de revoir le projet afin de conserver les arbres dont la destruction remettrait en question l'obtention de la dérogation à l'interdiction de destruction ou de dérangement d'espèces protégées.

2.4.4. Changement climatique

Si le dossier indique que des mesures seront prises pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, telles que la limitation de la vitesse sur site, l'arrêt des moteurs lors des opérations de chargement et de déchargement, ou encore un chauffage minimal dans les cellules de stockage pour un maintien hors gel, il ne présente aucun bilan carbone de l'opération incluant l'intégralité des déplacements des poids lourds et véhicules légers en lien avec le site, le fonctionnement des installations de chauffage, et également celui de la centrale photovoltaïque en toiture.

L'Autorité environnementale recommande de présenter le bilan carbone complet du projet.

2.4.5. Effets cumulés avec d'autres projets

L'étude d'impact indique une absence d'effets cumulés avec des projets qui auraient fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale depuis 2017. Cependant, une évaluation des impacts cumulés du projet avec celui de la plateforme logistique voisine réalisée par le même porteur de projet est indispensable,.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des incidences cumulées des deux plateformes logistiques au regard de la situation préexistante à leur réalisation.

2.5. Dispositif de suivi proposé

Le chantier de réalisation de la plateforme sera suivi par un écologue, et un suivi écologique pluri-annuel sera mis en œuvre sans que le dossier ne permette de comprendre ce que cela implique.

Des contrôles seront réalisés concernant la qualité des eaux pluviales rejetées afin de vérifier leur conformité à la réglementation en la matière³². Le dossier ne précise pas la fréquence de ces contrôles ni les mesures correctives qui pourraient être mises en œuvre en cas de constat d'une anomalie.

Le dossier ne précise pas non plus les modalités du suivi acoustique annoncé en limite de site. Par ailleurs, il ne prévoit pas de suivi des incidences sonores du projet au niveau des ZER étudiées.

Enfin, le dossier ne présente aucun élément permettant de penser que le « lissage » du trafic annoncé et devant permettre de réduire l'impact sonore nocturne sera réellement suivi d'effets.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dispositif de suivi des incidences du projet, en particulier concernant le suivi de ses incidences sonores en Zones à émergences réglementées.

32 Caractéristiques définies par l'arrêté ministériel du 11 avril 2017

2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique est complet et clair. Il gagnerait cependant, à l'image de l'étude d'impact à être mieux illustré notamment par des photographies du site ainsi que par des photomontages relatifs à l'insertion paysagère du projet.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

3. Étude de dangers

Le dossier d'Autorisation environnementale comporte une étude de danger qui étudie les scénarios d'accident susceptibles de concerner le site. Il s'agit notamment du risque d'explosion, de pollution accidentelle, mais surtout d'incendie pour lequel cette étude mène l'évaluation la plus poussée. Elle conclut à un risque acceptable en croisant la probabilité de survenue de cet incident et les faibles conséquences compte tenu des dispositions préventives mises en œuvre³³ et de l'absence d'atteinte d'établissements voisins ou de riverains.

Pour l'Autorité environnementale, cette étude n'appelle pas de remarques particulières.

33 Séparations des cellules par des murs coupe feu, ventilation, etc.