



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur la création d'une zone de dépôt de véhicules neufs et
d'occasion avec ombrières photovoltaïques à Amilly (45)
Permis d'aménager**

N°2021-3450

I. Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 20 décembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'une zone de dépôt de véhicules neufs et d'occasion avec ombrières photovoltaïques à Amilly (45).

Étaient présents et ont délibéré : Sylvie Banoun, Corinne Larrue, Caroline Sergent et Christian Le Coz.

Chacun des membres délibérants 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.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie du dossier de demande d'avis.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il a été transmis par le porteur de projet. Cette précision vaut pour l'ensemble du document et ne sera pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaîtra dans le corps de l'avis.

Il convient de noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique et jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

En outre, une transmission de la réponse à la Dreal serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par les porteurs de projet.

II. Contexte et présentation du projet

Le projet, porté par la société 2LL Amilly, consiste en la création d'une zone de dépôt de véhicules neufs et d'occasion récents et vise à créer une activité économique de reconditionnement de véhicules neufs ou d'occasion. Il se situe notamment sur un ancien site localisé dans la zone industrielle d'Amilly dans le secteur « les Terres Fortes », dans le département du Loiret.

Le projet porte sur l'aménagement du dépôt extérieur de véhicules d'une capacité de 4 480 places avec ombrières photovoltaïques et l'exploitation des bâtiments existants sur le site pour des activités de préparation des véhicules. Il s'agit d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise à déclaration.



Localisation du projet (source : étude d'impact, figure 1, page 15)

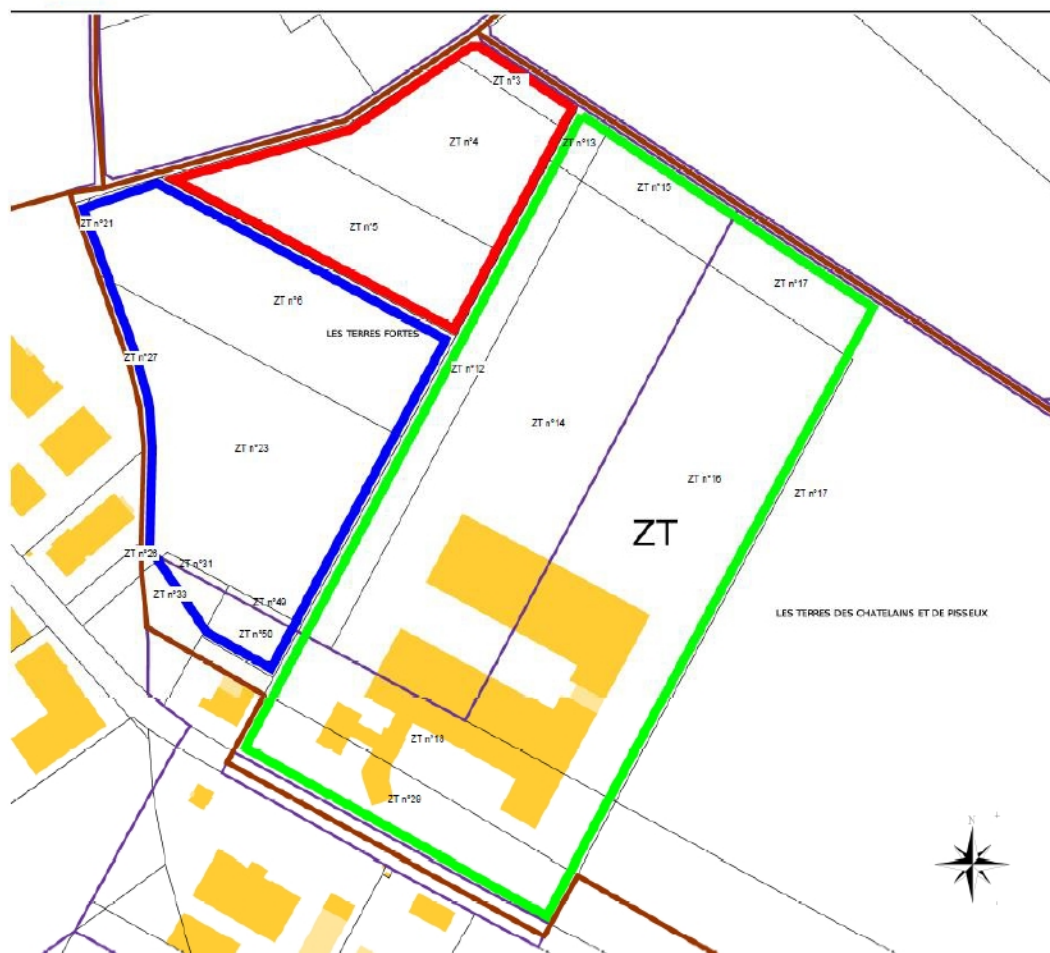
L'ensemble des parcelles cadastrales affectées au projet global représente une assiette d'une surface totale d'environ 141 500 m².

Une partie du projet est actuellement occupée par des bâtiments industriels, des bureaux et des espaces en enrobé pour la circulation et le stationnement de véhicules automobiles. Il s'agit de l'ancien site Hutchinson, de production industrielle désaffecté depuis 2016¹. La surface totale affectée au bâti de ce site est de 14 000 m² sur un terrain d'assiette d'environ 87 500 m².

L'autre partie du projet intègre également un espace naturel au nord et des terres agricoles vers l'ouest. Les parcelles cadastrales affectées au projet, représentent des terrains privés d'une surface d'environ 19 000 m² et d'anciens terrains de l'agglomération d'une surface d'environ 34 900 m².

1 Description de l'historique du site Hutchinson page 31 de l'étude d'impact.

- ZONE 1 - ANCIEN SITE HUTCHINSON ET PARCELLE 17 DIVISÉE : 87 567 M²
- ZONE 2 - ANCIENS TERRAINS AGGLOMERATION ET PARCELLES 26 ET 33 DIVISÉES : 34 908 M²
- ZONE 3 - ANCIENS TERRAINS PRIVÉS : 19 170 M²



Plan cadastral (source : étude d'impact, figure 10, page 29)

Une partie des bâtiments industriels et des bureaux seront rénovés. Le bâtiment le plus au nord servira à l'activité principale du site c'est-à-dire au reconditionnement des véhicules. La rénovation et le reconditionnement visent principalement à procéder à des réparations esthétiques, mais également à effectuer des photos, des expertises, des interventions sur la carrosserie et des réparations mécaniques. Le dossier précise que dans un premier temps, pour répondre à des besoins de logistique temporaire, certains bâtiments pourraient être réemployés si nécessaire. Une fois reconditionnés et réparés les véhicules seront stockés en attente de livraison. L'ensemble de l'activité projetée (allant du stockage de véhicules en dépôt avant leur remise en service jusqu'à la livraison des véhicules réhabilités) nécessite la totalité des presque 4 500 places de parking sur le site du projet.

Le porteur de projet souhaite équiper le dépôt d'ombrières photovoltaïques pour une puissance totale d'environ 11,8 MWc². La production des ombrières devrait couvrir les besoins électriques de 6 à 7 000 équivalent habitants selon l'estimation du porteur de projet. L'impact du raccordement au réseau n'a pas été étudié dans le

2 Un mégawatt « crête » (MWc) correspond à la puissance électrique maximale du dispositif.

dossier alors qu'il est partie intégrante du projet.

Le site d'implantation comporte également des équipements dédiés à la gestion des eaux usées et des eaux pluviales dont un bassin de réserve d'eau d'incendie de 1 000 m³ alimenté par les eaux pluviales de toiture.

Enfin le projet prévoit un merlon végétalisé en limite nord est du site qui assurerait une protection visuelle et vis-à-vis des habitations les plus proches et un masquage acoustique.



Plan de masse du projet (source : étude d'impact, figure 12, page 33)

Le dossier d'étude d'impact porte sur l'aménagement des parcelles. Les accès au site seront conservés, les 250 places de stationnement automobile à l'ouest des bâtiments seront supprimées. Le projet prévoit de conserver les 14 places de stationnement automobile entre les bâtiments et la rue Saint Gabriel et d'ajouter 102 places supplémentaires pour le personnel.

D'autres aménagements sont prévus sur la zone du projet :

- une zone de déchargement des véhicules au nord des bâtiments ;
- une voie de poids lourds contournant les bâtiments ;
- une voie de secours en périphérie de la zone de dépôt.

Le dossier mentionne les dispositifs de gestion du ruissellement des eaux pluviales déjà existants sur la zone d'implantation du projet (page 31). Le ruissellement des eaux sur le site nécessitait déjà plusieurs séparateurs à hydrocarbures équipés d'un déboureur automatique avant rejet au réseau communal.

D'après le dossier les alentours du site sont hétérogènes avec un grand secteur industriel facile d'accès depuis les autoroutes A19, A77 et A6 et des zones agricoles et une zone pavillonnaire un peu plus éloignées. L'accès au parc de stationnement équipé d'ombrières photovoltaïques (également accès pour les véhicules de secours) se fera par la rue Saint Gabriel au sud du projet.

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Du fait de la nature du projet, les principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine concernent :

- la biodiversité ;
- la consommation d'espaces naturels et agricoles ;
- la santé.

IV. Qualité de l'étude d'impact

IV 1. Qualité du dossier et présentation du projet

L'étude d'impact transmise à l'appui du permis d'aménager comporte plusieurs manques et lacunes³.

Tout d'abord, et dans l'état, l'évaluation environnementale du projet n'a pas examiné d'alternatives au projet comme c'est prescrit par les dispositions de l'article R. 122-5 alinéa 7 du code de l'environnement qui précisent que sera présentée « *une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué...* ».

La présentation des phases du projet et des travaux mis en œuvre est peu précise. L'évolution potentielle de l'environnement sans le projet figure dans l'étude de manière trop synthétique. L'analyse ne prend pas en compte la zone humide dans l'évolution du site, avant et après mise en œuvre du projet, ; en particulier sa pérennité.

L'étude de la vulnérabilité du projet (page 197) repose sur une analyse des risques naturels et des risques technologiques auxquels le projet est potentiellement exposé. Cependant, la vulnérabilité du projet au changement climatique mériterait d'être développée dans le dossier.

Les enjeux de biodiversité et de consommation d'espaces sont peu traités.

Sur la forme, des illustrations utiles à la compréhension manquent dans le dossier et des d'informations erronées mériteraient d'être retirées du corps du rapport⁴.

3 Le contenu de l'étude d'impact est décrit dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

4 Il est fait référence à la liste rouge des oiseaux nicheurs du Poitou-Charentes, page 90.

Définition de l'aire d'étude

L'étude d'impact présente sommairement comment ont été déterminées les aires d'étude mentionnées en page 25. Le dossier définit des aires d'étude pour seulement une partie des enjeux environnementaux et selon la nature et l'importance des incidences potentielles du projet sur les milieux.

Le périmètre d'étude pour le thème « infrastructures et transports » n'est pas mentionné. De même, ce thème présenté dans l'état initial est décrit à l'échelle de la commune alors qu'une présentation des infrastructures de transport dans un rayon de 2 km voire 5 km aurait été pertinente compte tenu de la nature des activités prévues et du trafic prévisible dans la zone du projet. Cette présentation sous-estime dès lors les incidences à une échelle élargie (nuisances sonores, qualité de l'air, etc.)

Enfin, l'étude d'impact estime, sans justification apparente, qu'il convient de mener l'analyse de la faune et de la flore à l'échelle des « unités biogéographiques, des relations fonctionnelles entre unités concernées et des continuités écologiques » (page 25). Ce choix apparaît peu pertinent ; il permet de ne prospecter qu'une partie de la zone du projet et de ne caractériser que partiellement les enjeux relatifs à la biodiversité sur 14 ha (page 105)⁵. Il n'est donc pas suffisant.

L'autorité environnementale recommande de procéder à une étude d'impact à une échelle élargie, tant pour les transports et déplacements que pour l'analyse des espèces et des milieux naturels.

IV 2 . Description de l'état initial

La biodiversité

L'état initial de la biodiversité s'appuie sur une unique journée d'inventaire menée fin juin 2021 sur une partie relativement restreinte de la zone d'étude. La faiblesse de cette pression d'inventaire (une seule journée et zone de prospection restreinte) n'est pas justifiée dans le dossier. L'étude est dès lors incomplète et insuffisante.

Concernant la faune, la seule journée d'inventaire menée en fin juin 2021 ne permet également pas d'évaluer correctement l'enjeu. Toutefois, le dossier compense cette lacune d'inventaire par une liste d'espèces « possibles ». Cette méthode est insuffisamment robuste, car elle est fondée essentiellement sur des données bibliographiques à l'échelle communale et non sur des potentiels d'accueil du milieu naturel. C'est le cas notamment pour les reptiles. Des espèces présentes sur le site sont ainsi peut-être ignorées et les enjeux, considérés, comme faibles à modérés selon les groupes, sont potentiellement sous-estimés.

Le dossier ne présente pas de description précise des milieux naturels notamment leur état de conservation et leur composition floristique. De plus aucune liste complète des plantes observées lors de l'inventaire n'est présentée dans l'état initial, qui cite moins d'une dizaine d'espèces, ce qui remet en cause la qualité de l'étude.

L'Orchis pyramidal (espèce végétale protégée) est disséminée sur plusieurs secteurs de friches herbacées colonisées par les ligneux (zone cartographiée page 105). Une vingtaine de pieds sont présents dans la zone prospectée, qui n'est qu'une partie du site retenu pour le projet de place de dépôt de véhicules. Un enjeu modéré est attribué à cette espèce protégée sans qu'il soit possible d'en apprécier la pertinence.

5 Cet aspect de l'avis sera développé dans le corps de l'avis dans la partie IV.2 descriptions de l'état initial « la biodiversité ».

Les milieux communs avec des friches herbacées en mosaïque plus ou moins étroite avec des fourrés (4.5 ha), la présence de végétations majoritairement mésophiles mais localement plus fraîches, des cultures sur 5 ha et des espaces verts non entretenus qui s'étendent sur 4.5 ha au sein du site industriel désaffecté, sont considérés comme un enjeu faible à modéré.

Les zones humides sont inventoriées sur une partie seulement de l'aire d'étude. L'étude fait état de la présence d'une zone humide sur une partie du périmètre d'étude (0,22 ha au nord), la zone de fourrés et de friches. Là encore, elle ne justifie pas les raisons de cet inventaire partiel.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par :

- **un réexamen des zones de prospection et une justification de leur délimitation ;**
- **la réalisation d'inventaires complémentaires sur des périodes adaptées ;**
- **concernant les zones humides, une description de l'enjeu de conservation des secteurs concernés au sud du site.**

La consommation d'espace naturels et agricoles

Sur la base des éléments fournis dans le dossier, dont le plan de masse, le projet de dépôt de véhicules nécessite une imperméabilisation des sols. La composition du site d'étude est décrite de manière imprécise (étude d'impact, page 143) comme constituée de trois éléments : un espace agricole / enherbé (environ 5 ha), un espace naturel (environ 5 ha également) et une surface bâtie (entreprise et industrie). Dans le plan local d'urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat et plan de déplacements urbain (PLUi-HD) de l'agglomération Montargoise et Rives du Loing⁶, l'ensemble de la zone du projet est classé en zone Ux correspondant aux zones urbaines à vocation économique.

La santé

Le projet tient compte de manière adaptée de la problématique de la protection des eaux destinées à la consommation humaine. Le dossier relève que le projet est inclus dans le périmètre de protection éloignée du captage d'eau de la Chise.

Des d'habitations sont présentes au nord du site à environ 170 m de la limite du projet.

IV 3. Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs importants

La biodiversité

D'une manière générale, les incidences sur la biodiversité sont sommairement qualifiées. L'impact brut en phase chantier est jugé faible à fort selon les groupes, sans justification particulière. L'étude d'impact en déduit que l'impact final du projet est faible pour la faune et pour la flore bien que les mesures proposées ne soient pas toutes détaillées ou adaptées aux incidences du projet.

Le dossier envisage le transfert des plants d'Orchis pyramidal dans une zone de 3 000 m² dite « zone de protection végétale », sans toutefois l'établir clairement. Ce secteur est actuellement occupé par un fourré dont l'état actuel ne pourra pas

6 PLUi-HD approuvé par le Conseil communautaire du 27 février 2020.

constituer un site favorable à la reprise de l'espèce. Ce transfert suppose la destruction du milieu de vie favorable aux oiseaux identifiés sur le site. En outre, l'efficacité de cette mesure de transfert n'est pas prouvée.

L'absence de mesure d'évitement en faveur des secteurs de friches et de fourrés où les incidences sont les plus fortes aurait dû être argumenté. Aucune réduction, même partielle de la capacité d'accueil de véhicules n'est proposée et les stations d'Orchis pyramidal seront intégralement aménagées.

Le porteur de projet effectue une demande de dérogation au régime strict de protection des espèces. Dans le dossier d'étude d'impact, le transfert des plantes protégées est considéré à tort comme une mesure d'accompagnement.

L'autorité environnementale recommande de confirmer et de préciser les modalités de gestion et la localisation des espèces transférées.

De plus, il n'est pas précisé dans le dossier si le suivi de l'Orchis pyramidal pourra être mené à une fréquence qui pourrait conduire à des mesures additionnelles en cas d'échec de la transplantation.

L'autorité environnementale recommande de préciser l'engagement du porteur de projet dans un protocole pour s'assurer de la reprise de l'espèce. Elle rappelle que ce protocole devra figurer dans le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées qui est annoncé dans l'étude d'impact.

Les mesures d'insertion du projet consistent à adapter le planning des travaux en particulier pour les débroussaillages et les terrassements. Les incidences brutes en phase d'exploitation sont jugées fortes pour les oiseaux en raison de la perte de leur milieu de vie. L'impact résiduel global n'est pas cohérent en ce qui concerne les oiseaux puisque la perte des friches ou de fourrés n'est ni réduite ni compensée.

L'autorité environnementale recommande de définir des mesures compensatoires qui doivent être de nature à compenser de manière équivalente les impacts négatifs générés par la perte des milieux de friches et de fourrés, avec un « objectif d'absence de perte nette, voire tendre vers un gain de biodiversité » (Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages).

Des suivis écologiques sont prévus concernant l'évolution des talus et espaces verts créés, l'évolution de la zone humide préservée ainsi que d'éventuelles colonisations par des espèces exotiques envahissantes. Ils sont prévus à long terme tous les 5 ans au cours de la durée d'exploitation⁷. Un talus réaménagé et la création d'un bassin de rétention à proximité de la zone humide peuvent engendrer des risques pour maintenir son fonctionnement hydraulique. Le projet, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation, ne devra pas remettre en cause la fonctionnalité de cette zone humide. Enfin, l'hypothèse de réalisation d'un diagnostic archéologique risque de générer des incidences en matière de biodiversité et notamment sur les stations d'Orchis pyramidal.

L'autorité environnementale recommande que la dérogation à la législation sur la protection des espèces soit instruite avant les fouilles archéologiques

⁷ Toutefois, elles pourront être allégées en cas de maintien dans un bon état des milieux et des espèces cibles.

et qu'une mise en défens des zones abritant l'Orchis pyramidal soit réalisée pour que les fouilles ne détruisent pas ces zones.

La consommation d'espace naturels et agricoles

Le projet s'insère sur un site partiellement anthropisé et son emprise foncière comprend également une surface agricole et un espace en friche. En phase d'exploitation, la capacité d'accueil des véhicules est estimée à 4 500 véhicules. Le projet viendra alors, en complément de la friche industrielle, s'implanter sur des espaces naturels et agricoles. Les surfaces libres de constructions non affectées aux voiries et aux stationnements automobiles représentent 29 844 m² dont 25 000 m² sont « végétalisées »⁸.

La réduction partielle de la capacité d'accueil des véhicules n'apparaît pas envisagée dans le dossier. Le dossier confirme (étude d'impact, page 186) que la surface participant pleinement au ruissellement augmente fortement. Le choix d'implantation aurait dû conduire le porteur de projet à minimiser la consommation d'espace naturel ou agricole notamment par la création de zones de dépôt sur-élevées pour le stockage de certains véhicules (développement d'une variante d'implantation moins consommatrice d'espace vierges de toute construction).

Dans le cadre du Schéma régional d'aménagement et de développement durable des territoires et de la loi Climat et résilience, la mise en place d'une compensation des surfaces artificialisées devrait être prévue. Le dossier n'évoque pas ce sujet.

La santé

Une analyse des effets du projet sur la santé publique est présentée succinctement tant en phase travaux (page 175) qu'en phase d'exploitation (page 179). D'après le dossier, seules les nuisances sonores en phase travaux sont susceptibles d'avoir un impact sur la santé humaine. Le dossier considère que les habitations à 170 m au nord du site ne sont pas susceptibles d'être affectées de manière notable en phase travaux. Il mentionne que les talus seront aménagés dans les premières phases du chantier, ce qui minorerait les nuisances sonores pour les habitants. Cependant, l'étude n'indique pas si des chantiers sont prévus en dehors des horaires de jour ce qui aggraverait les conséquences du chantier et la gêne sonore pour les riverains. En phase d'exploitation, les nuisances perçues par les habitations les plus proches sont analysées convenablement en lien avec la circulation des poids lourds dans la zone du projet⁹.

L'analyse des incidences sur la santé humaine porte également sur les vibrations, la production de poussières et les déchets de chantier. L'étude d'impact analyse de manière satisfaisante ces problématiques sanitaires.

V. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Justification des choix

Une seule variante d'implantation du projet est proposée. Le dossier ne présente pas une analyse comparative des variantes du projet (analyse coût-avantages,

8 Source : demande de permis d'aménager « traitement environnemental », page 5.

9 De l'ordre de 20 à 25 camions / jour en entrée / sortie ainsi qu'un trafic lié aux salariés.

analyse coût-efficacité pour l'environnement notamment).

La justification du site pour ce projet s'appuie sur une démarche de recherche d'une zone d'activité au sud de Paris permettant notamment d'accueillir un parc de stockage et des bâtiments pour y développer l'activité de reconditionnement de véhicules. Le bassin d'emploi, l'accès aux différents réseaux de transport sont mentionnés comme les critères principaux de choix du site. Une localisation sur le site dédié à l'activité automobile ne semble pas avoir été envisagée alors qu'il s'agit d'une zone déjà viabilisée et non saturée....

L'autorité environnementale recommande de justifier le choix du site en présentant les solutions de substitution raisonnables.

Insertion du projet dans son environnement

Le raccordement des eaux usées et pluviales (les bâtiments et les ombrières photovoltaïques) au réseau public sera effectué. Pour la gestion des eaux pluviales, le projet prévoit de créer des ouvrages de prétraitement et de maintenir un débit de rejet des bassins tampons très limité.

Le dossier tient compte des actions requises pour réduire la pollution de l'eau en phase d'exploitation. Il reste imprécis en ce qui concerne la gestion des pollutions accidentelles lors des travaux d'aménagement. En l'occurrence, aucune mesure spécifique n'est décrite dans le dossier pour limiter les incidences sur la fonctionnalité de la zone humide présente entre le talus et le bassin de rétention des eaux de pluviales qui sera créé au nord du site.

VI. Résumé non technique

Le résumé non technique passe en revue les principaux enjeux de l'opération et les apprécie uniquement à l'échelle du projet. Les informations qui y figurent sont cohérentes avec le contenu de l'étude d'impact tant pour l'aménagement de l'activité, les places de dépôts envisagées et l'installation des ombrières photovoltaïques. Toutefois, ce résumé non technique ne fait que consolider des extraits de l'étude d'impact, sans hiérarchiser les enjeux environnementaux. La présentation des effets et de mesures d'accompagnement ne met pas en évidence les incidences les plus fortes du projet.

Il devra être corrigé en fonction des remarques et recommandations du présent avis.

VII. Conclusion

L'analyse des incidences est potentiellement minimisée du fait de nombreuses imprécisions tant sur l'état initial de qualité perfectible que sur le choix des techniques mises en œuvre du projet et sur la définition des aires d'études. D'après le dossier les enjeux qui en découlent sont globalement faibles, à l'exception de certains secteurs à enjeux pour la biodiversité. L'analyse des impacts et la définition des mesures ERC ne permettent pas de s'assurer d'une prise en compte satisfaisante de la biodiversité dans le projet.

L'autorité environnementale recommande de :

- **justifier le choix du site en présentant les solutions de substitution raisonnables ;**
- **compléter l'étude d'impact par un réexamen des zones de prospection,**

une justification de leur délimitation et par la réalisation d'inventaires complémentaires sur des périodes adaptées ;

- **définir des mesures compensatoires qui doivent être de nature à compenser de manière équivalente les impacts négatifs générés par la perte des milieux de friches et de fourrés,**

D'autres recommandations figurent dans le corps de l'avis.