



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
sur le parc d'activités économiques « Salonique » -
Implantation d'une plateforme logistique
par la société JMG Partners
sur la commune de Janneyrias (38)
(deuxième avis)**

Avis n° 2020-ARA-AP-1071

Avis délibéré le 2 février 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) s'est réunie le 2 février 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait notamment l'avis relatif à l'implantation d'une plateforme logistique par la société JMG Partners au sein de la zone d'activités de Salonique sur la commune de Janneyrias (Isère)

Ont délibéré : Catherine Argile, Patrick Bergeret, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Yves Majchrzak, Jean Paul Martin, Yves Sarrand, Eric Vindimian, Véronique Wormser.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 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 pour avis au titre de l'autorité environnementale le 10 décembre 2020 par l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation environnementale sollicitée par la société JMG Partners.

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

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. Les agents de la DREAL qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

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

L'opération consiste en la réalisation par la société JMG Partners d'une plateforme logistique d'une emprise d'environ 7,87 ha sur la commune de Janneyrias, dans le département de l'Isère. Elle s'inscrit au sein du projet de parc d'activités de Salonique, porté par la société Janneyrias Salonique développement (JSD), d'une surface de 14,31 ha, dont elle constituerait la première opération. L'autorité environnementale est saisie à l'occasion de la demande d'autorisation environnementale nécessaire à la réalisation de cette plateforme (qui constitue, du fait de ses caractéristiques, une installation classée pour la protection de l'environnement).

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- la préservation de la biodiversité (corridors écologiques, faune et zones humides) ;
- la gestion économe des espaces et la limitation de l'imperméabilisation des sols ;
- la non dégradation de la qualité des eaux ;
- la contribution du projet à l'atteinte des objectifs nationaux de neutralité carbone, relatifs les émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation des paysages ;
- la préservation de la santé des riverains et des usagers du site dans un contexte d'augmentation du trafic, de dégradation de la qualité de l'air et d'émission de bruit générés par le parc d'activités et en particulier par la plateforme logistique.

L'opération a déjà fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale, en date du 21 juillet 2020, dans le cadre de la demande de permis de construire nécessaire à la réalisation de la plateforme logistique. Cet avis émettait un certain nombre de recommandations.

L'étude d'impact de la plateforme logistique fournie à l'appui de cette saisine a été complétée et l'étude d'impact de l'ensemble du parc a été jointe au dossier, apportant des éléments actualisés et à l'échelle du parc d'activités économiques comme recommandé par son précédent avis. La lisibilité de l'ensemble nécessiterait cependant d'être améliorée afin que le public puisse en prendre pleinement connaissance.

Le présent avis passe en revue les compléments apportés et rappelle ou reformule les recommandations du précédent avis qui restent d'actualité.

Elles concernent essentiellement la justification du site retenu et les solutions de substitution étudiées, la contribution du maître d'ouvrage à l'atteinte de l'objectif national de « zéro artificialisation nette », le fonctionnement du bassin d'infiltration des eaux pluviales en conditions hydrauliques de référence, le volume des pompages en phase de travaux, la réduction des incidences du projet d'ensemble de parc d'activités sur le paysage, l'évaluation du trafic généré par le projet (et au-delà par le parc) et ses incidences en termes d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre ainsi que le suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet sur la biodiversité.

L'ensemble des observations sont détaillées dans l'avis qui suit.

Sommaire

1. Contexte, présentation et enjeux du projet.....	5
1.1. Présentation et historique du projet.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	7
2. Analyse des principales évolutions de l' « étude d'impact du projet ».....	7
2.1. Précisions relatives au projet.....	8
2.2. Précisions sur l'évaluation des incidences du projet.....	8
2.2.1. Les impacts du projet en termes d'artificialisation de surfaces.....	8
2.2.2. Les impacts dus au trafic induit par le projet.....	9
2.2.3. Précisions concernant les impacts du projet sur les eaux.....	11
2.2.4. Précisions concernant l'impact du projet sur la biodiversité.....	12
2.2.5. Précisions concernant l'impact du projet sur le paysage.....	12
2.3. Précisions concernant le suivi des mesures.....	13
2.4. Précisions relatives à la présentation des alternatives possibles et la justification des choix retenus.....	13
2.5. Précisions quant à l'articulation du projet avec les documents supérieurs.....	14
2.6. Précisions sur le résumé non technique.....	15

Avis détaillé

1. Contexte, présentation et enjeux du projet

1.1. Présentation et historique du projet

L'opération consiste en la réalisation par la société JMG Partners d'une plateforme logistique d'une emprise d'environ 7,87 ha (dont un bâtiment de 37 195 m² de surface de plancher) sur la commune de Janneyrias, dans le département de l'Isère. Elle est localisée au sein du futur parc d'activités de Salonique (cf. figure 1) porté par la société Janneyrias Salonique développement (JSD), d'une surface de 14,31 ha, dont elle constituerait la première opération. Le reste du tènement sera occupé par un village d'entreprises (de 25 000 m² de surface de plancher maximale). Une voirie de desserte du parc sera réalisée.

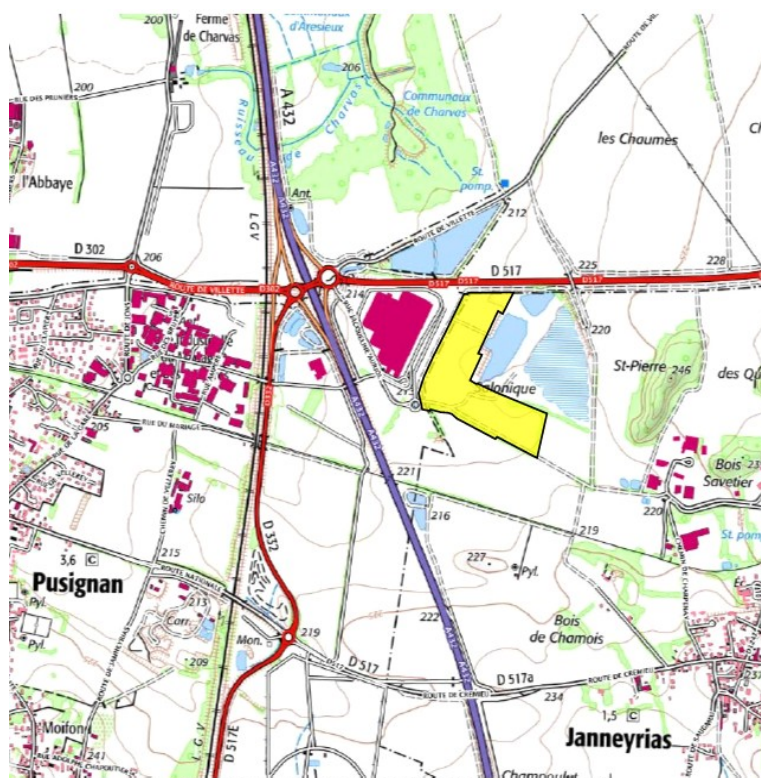


Figure 1 : Localisation du parc d'activités de Salonique sur fond IGN
Figure 1: Localisation du parc d'activité Salonique, en jaune – en rose un entrepôt de la ZAC Syntex parc (source : dossier)

La saisine de l'Autorité environnementale donnant lieu au présent avis a été effectuée dans le cadre de la **demande d'autorisation environnementale pour la plateforme logistique**, celle-ci comportant un bâtiment de 38 219 m²¹ qui constitue une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Elle relève du régime d'autorisation du fait de la nature et du volume de stockage des produits qui seront des « biens d'équipement ou de la grande distribution » (rubriques : papiers/cartons, bois, polymères, matières plastiques notamment). Les marchandises acheminées seront stockées dans sept cellules d'un volume total de l'ordre de 500 000 m³ chacune possédant 40 quais de déchargement. L'effectif sur site sera d'environ 120 personnes sur une plage horaire de 5h à 22h. Le parking comporte 261 places de véhicules légers².

1 La surface varie selon les pièces du dossier.

2 Selon les deux études d'impact fournies, et non pas 126 comme indiqué dans la pièce n°46 du dossier.

Le projet a déjà fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale³ dans le cadre de la **demande de permis de construire** de la plateforme logistique⁴. Cet avis relève en particulier dans sa synthèse que : « [L'étude d'impact de l'opération] n'identifie et ne qualifie que partiellement les enjeux environnementaux liés au projet et à son implantation, en particulier, la consommation d'espace agricole, l'atteinte des paysages, l'augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dues au trafic routier généré par le projet. Par conséquent, elle n'en évalue pas les impacts précisément et ne présente pas de mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la hauteur des enjeux en présence. La justification du projet, en l'absence notamment de solutions de substitution, est également à approfondir ».



Figure 2: Périmètres du parc d'activités et de la plateforme logistique et du village d'entreprise (source : étude d'impact du parc d'activités)

Le dossier dont a été saisi l'Autorité environnementale comprend l'étude d'impact du parc d'activités économiques « Salonique »⁵, comme recommandé par l'Autorité environnementale dans son avis du 21 juillet 2020 qui préconisait également de « s'assurer de la bonne cohérence de l'étude d'impact fournie pour l'opération logistique avec [celle concernant le parc d'activité] ». Il comporte aussi l'étude d'impact de la plateforme logistique⁶ dans une version actualisée de celle ayant fait l'objet de l'avis sus-mentionné. L'Autorité environnementale observe qu'il aurait été appréciable que les évolutions apportées à cette étude d'impact soient identifiées (par exemple, dans une note comparative comme le font certains maîtres d'ouvrage) afin d'en faciliter la lecture.

Les deux documents s'appuient sur les mêmes études pour certains enjeux environnementaux (consommation d'espace, milieu naturel notamment) ; des éléments plus complets sont fournis dans l'étude d'impact du parc (eaux, paysage, trafic, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre

3 Avis n° 2020-ARA-AP-1011 délibéré le 21 juillet 2020

4 La révision du plan local d'urbanisme de la commune de Janneyrias a également fait l'objet d'un [avis de l'autorité environnementale en date du 10 décembre 2019](#)

5 Intitulée « P.J. n°4 EI_ZA_Salonique_V6_oct2020 »

6 Intitulée « P.J. n°108 – Etude d'Impact – JMG PARTNERS – Lot logistique – Oct2020_Rev1 »

notamment) ou à l'appui de sa déclaration Loi sur l'eau (le projet de parc d'activités serait l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau dont les éléments ont été inclus au dossier).

Si les compléments apportés à l'étude d'impact de la plateforme logistique depuis l'avis de l'Autorité environnementale en date du 21 juillet 2020 (voir partie 2. du présent avis) apparaissent être principalement issus de l'étude d'impact du parc d'activités, la lecture des deux documents (voire de documents complémentaires aux dossiers de demande) est indispensable pour disposer d'une information complète sur le projet (y compris l'opération plateforme logistique), ses incidences sur l'environnement et les mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser.

Pour l'Autorité environnementale, il s'agit, comme déjà indiqué dans son avis de juillet 2020, d'un seul projet, celui du parc d'activités économiques « Salonique » qui doit faire l'objet d'une évaluation environnementale unique aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Cette évaluation est mise à jour en tant que de besoin au fur et à mesure des demandes d'autorisation nécessaires à la mise en œuvre du projet et de ses composantes. Si le dossier comporte l'ensemble des éléments requis, sa lisibilité pour le public n'est cependant pas assurée et devrait être améliorée, ne serait-ce que par un guide de lecture assorti d'un sommaire d'ensemble présentant précisément les différentes pièces fournies et la date de leur mise à jour.

L'Autorité environnementale recommande, pour la complète information du public, de présenter le dossier à l'enquête publique sous une configuration conforme à l'article L. 122-1 du code de l'environnement et lisible par le public.

Le présent avis revient sur les recommandations de celui délibéré en juillet 2020 et sur les réponses qu'y apporte le présent dossier.

1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Pour la MRAe les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la préservation de la biodiversité (corridors écologiques, faune et zones humides) ;
- la gestion économe des espaces et la limitation de l'imperméabilisation des sols ;
- la non dégradation de la qualité des eaux ;
- la contribution du projet à l'atteinte des objectifs nationaux de neutralité carbone, relatifs aux émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation des paysages ;
- la préservation de la santé des riverains et des usagers du site dans un contexte d'augmentation du trafic, de dégradation de la qualité de l'air et d'émission de bruit généré par le parc d'activités et en particulier par la plateforme logistique.

2. Analyse des principales évolutions de l' « étude d'impact du projet »

Le dossier comporte :

- l'étude d'impact du projet de parc d'activités économique « Salonique » (comportant des annexes) ainsi que les éléments de la demande de déclaration loi sur l'eau ;
- l'étude d'impact ciblée sur la plateforme logistique ainsi que la demande d'autorisation environnementale (y compris l'étude de danger afférente) et des éléments du dossier de demande, antérieure, de permis de construire.

Un nombre important de légendes et de mentions apposés sur les cartes de l'étude d'impact ciblée sur la plateforme logistique demeure difficilement lisible du fait d'une qualité insuffisante. Celle du parc est claire et agréable à lire. Elle présente l'ensemble du projet dans un degré de précision généralement adapté à l'avancement de ses différentes composantes sauf sur certains points relevés dans la suite de cet avis.

2.1. Précisions relatives au projet

L'avis du 21 juillet 2020 souligne que « [...] en l'absence du dossier au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, et d'un descriptif précis des activités accueillies sur la plateforme logistique, [les recommandations émises dans cet avis] sont susceptibles d'être complétées lors de l'avis qui sera délibéré dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale » (p.7/15).

La pièce jointe n°46 du dossier de demande d'autorisation environnementale intitulée « Présentation de l'établissement et description des activités » apporte les précisions sur la nature et le volume des produits stockés, les aménagements projetés au sein et à l'extérieur du bâtiment, l'usage du bâtiment et de ses abords (circulations, stockage des palettes, éclairages par exemple) et leurs caractéristiques constructives. Les dispositifs relatifs aux installations photovoltaïques et ceux relatifs à la sécurité sont précisés.

L'étude d'impact du parc apporte des informations sur les surfaces utilisées, sur la voirie d'accès au village d'entreprises et sur les réseaux (y compris éclairages) qui seront mis en place sur ce secteur du site ainsi que leurs exutoires.

2.2. Précisions sur l'évaluation des incidences du projet

Les évolutions apportées à l'étude d'impact du projet concernent principalement :

2.2.1. Les impacts du projet en termes d'artificialisation de surfaces

Le dossier a été complété par une étude préalable agricole, dans une version provisoire (« cette étude sera déposée d'ici fin 2020 pour instruction et est jointe dans sa version actuelle en annexe 2 [de l'étude d'impact du parc d'activités] » : p.146).

Malgré une mesure de réduction (maintien d'une activité maraîchère sur trois ha⁷), l'étude conclut à des impacts forts en termes de perte de terres de bonne qualité agronomique, d'augmentation de la pression foncière sur l'espace agricole du secteur et de morcellement du parcellaire agricole. Si des mesures de compensation agricoles, économiques, sont prévues, le dossier n'indique pas comment le projet contribuera à l'atteinte de l'objectif national de « zéro artificialisation nette » des territoires décliné dans l'instruction interministérielle du 29 juillet 2019⁸, repris dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Auvergne-Rhône-Alpes. Aucune démarche en ce sens de la part du maître d'ouvrage du parc d'activités économiques n'est évoquée dans le dossier qui mentionne prendre en compte cet objectif national, repris par le Sraddet, en localisant son projet en toute proximité d'une zone urbanisée, limitant ainsi les voiries nécessaires à sa réalisation, ce qui ne saurait constituer une réponse à la hauteur des enjeux en présence.

L'Autorité environnementale recommande de préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en œuvre afin de contribuer à l'objectif national de « zéro artificialisation nette », notamment sur le territoire de la métropole lyonnaise.

7 Ou 2 ha selon les pièces fournies

8 <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/44820>

2.2.2. Les impacts dus au trafic induit par le projet

Trafic

Au total, le dossier indique que, en phase de fonctionnement :

- le parc d'activités générera de l'ordre de 570 véhicules/jour ouvré (hors samedi et dimanche), ce qui représentera 2,5 % du trafic moyen journalier observé sur la RD 517 (dont 0,1 % PL / jour) et environ 1,7 % de celui sur l'A432 (dont 0,09 % PL/jour).

Mais aussi que :

- le village d'entreprises générera la circulation de 60 poids lourds et 300 véhicules légers par jour, essentiellement en heures de pointe pour ces derniers.
- la plateforme logistique générera la circulation de 240 véhicules légers par jour, essentiellement hors heures de pointe du fait de l'organisation du travail en 2 équipes entre 5h et 22h. Le flux total de poids lourds généré par la seule plateforme logistique n'est pas fourni ; il est indiqué qu'elle diminue le flux de poids lourds de 30 camions par jour.

L'analyse concernant le trafic de camions généré par la plateforme logistique apparaît peu compréhensible. Elle se fonde notamment sur le fait que la société qui exploitera l'entrepôt logistique exploite le bâtiment voisin, au nord-ouest du site dans la ZAC Syntex Parc, et qu'elle mutualisera des activités entre les deux entrepôts. Des navettes fonctionnant actuellement entre Mions et ce site pourront être remplacées par des navettes « internes » au deux bâtiments diminuant la circulation de 54 poids lourds par jour (27 rotations). L'activité du nouvel entrepôt, sur le parc d'activités « Salonique » générera cependant selon le dossier une augmentation de 24 poids lourds par jour (12 rotations). Le solde s'élève selon le dossier à une diminution de 30 poids lourds par jour. Ainsi l'installation d'une deuxième plateforme, à proximité d'une première déjà en activité cf. figure 1), n'engendrerait pas de trafic supplémentaire lié à l'accroissement de capacité mais aurait pour but principal d'organiser des mouvements entre les deux plateformes, ce qui est peu crédible ou à tout le moins peu compréhensible.

Le détail (hypothèses notamment) des évaluations de trafic poids lourds généré par la plateforme logistique n'est pas fourni ; la notion de navette « interne » n'est pas définie. La circulation totale de poids lourds sur les voiries à proximité du nouvel entrepôt, à hauteur de l'échangeur avec l'A432 ou dans les zones urbaines proches n'est pas détaillée.

En phase travaux, la plateforme logistique devrait générer la circulation de 10 poids lourds par jour. A ce stade, l'évaluation du trafic en phase travaux pour le village d'entreprises et la voirie d'accès n'est pas fournie. Aucun calendrier n'est évoqué.

Emissions

Pour l'acoustique comme pour la qualité de l'air, les principales sources de « pollution » du projet sont liées au trafic routier généré par les déplacements dans un environnement déjà affecté par les infrastructures routières voisines.

Des calculs des émissions liées à la circulation routière ont été effectués en s'appuyant sur la méthodologie Copert 5⁹ et en considérant l'ensemble du parc d'activités en activités avec les générations de trafic présentées ci-avant. Les polluants pris en compte sont : les oxydes d'azote, l'oxyde de carbone, le dioxyde de soufre, PM10, PM2.5¹⁰, arsenic, nickel, chrome, composés organo volatiles, somme de

9 Copert est un logiciel qui vise à calculer les émissions de polluants atmosphériques provenant du transport routier. Le développement technique de Copert est financé par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), dans le cadre des activités du Centre thématique européen sur l'air et le changement climatique. (source : dossier)

10 Les PM2,5 (abréviation de l'anglais particulate matter), désignent les particules dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres (noté μm soit 1 millième de millimètre). Les particules respirables qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires sont dites fines (PM10), très fines (PM5) et ultrafines (PM2,5). Les PM10 désignent celles dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres.

seize hydrocarbures aromatiques polycycliques) benzène, 1-3-butadiène, benzo-a-pyrène. Les émissions en CO₂ ont également été calculées, afin de caractériser l'impact du projet sur l'effet de serre. La pollution chronique en moyenne journalière sur l'année civile a été calculée à partir des trafics moyens journaliers annuels.

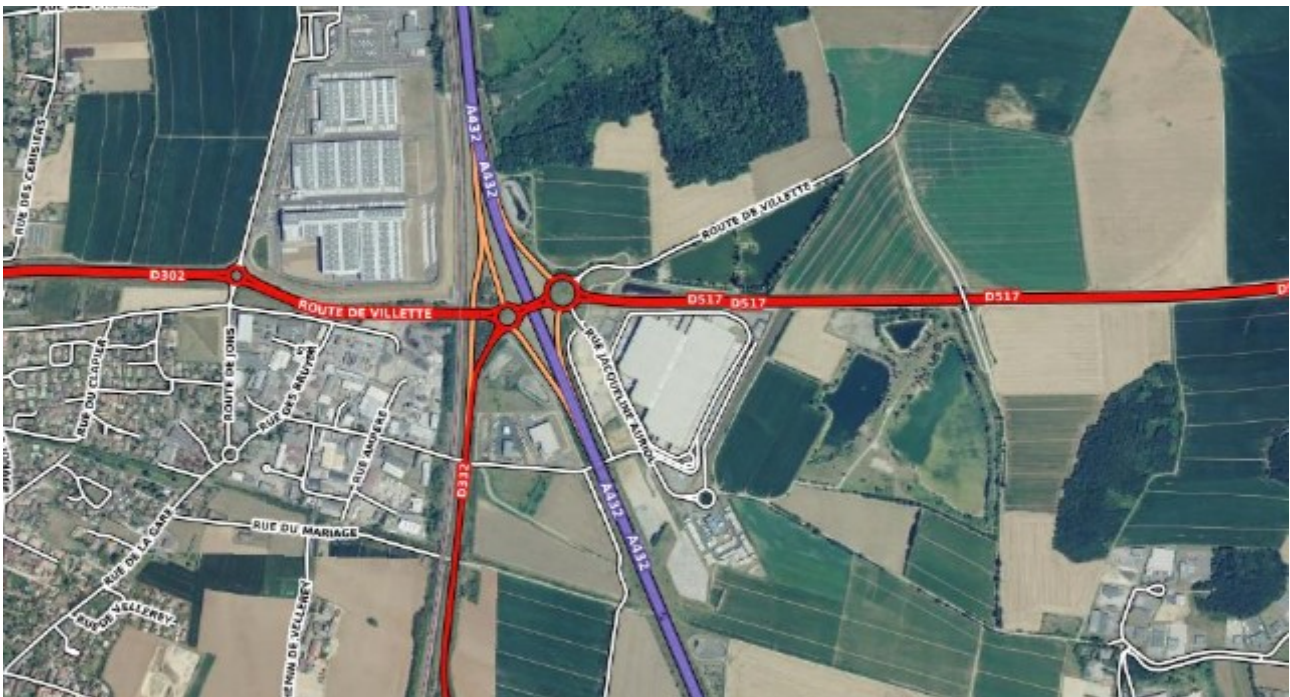


Figure 3: Environnement routier du projet (source : dossier)

Elle conclut à une très forte prédominance des émissions polluantes liée aux trafics des voies en périphérie du projet que sont l'A432 et ses bretelles ainsi que les RD302, RD517 et à l'absence d'impact significatif du projet sur la qualité de l'air. La réalisation du parc d'activités économiques conduit à une augmentation de 30 à 45 % des polluants à hauteur de la ZAC Syntex parc avec des quantités émises qui restent faibles sur ce secteur, l'ensemble représentant 2 à 6 % des émissions du secteur d'étude élargi incluant l'autoroute, les routes départementales, l'échangeur et les zones d'activités voisines (cf. figure 4). Cette évaluation présente différentes insuffisances :

- ses résultats sont fournis en kg/j (et non en microgrammes par m³) et sans présenter de façon claire et lisible la différence entre la situation sans projet et celle avec projet ; l'affirmation que les quantités émises restent faibles n'est donc pas aisément vérifiable ;
- elle est opérée à la seule échéance 2021, sans préciser si ce choix correspond à la mise en exploitation de la plateforme et sans projection jusqu'à la fin du projet contrairement à ce qui est requis ;
- elle s'appuie sur un scénario de référence ne prenant pas en considération les éventuelles évolutions tendanciennes de trafic sur les axes desservant le secteur du projet ;
- elle s'appuie sur des hypothèses de trafic qui nécessitent d'être précisées, comme évoqué ci-avant
- elle s'appuie sur des hypothèses qui, si ce sont celles présentées dans l'étude d'impact de la plateforme logistique, nécessitent d'être justifiées et consolidées au regard des objectifs de cette opération, ou bien revues :
 - l'étude se fonde sur la présence de 200 camions en transit par jour sur le site, ce qui ne semble pas cohérent avec les informations fournies dans l'étude d'impact du parc, présentées ci-avant
 - les émissions générées par la plateforme logistique y sont « évaluées » sur la base d'un kilomètre parcouru, au sein de la plateforme, par chacun des 200 poids-lourds. Leur trajet hors de celle-ci n'est pas pris en considération alors que cela relèverait *a priori* de l'objectif même de

cette opération que d'acheminer des marchandises, tout spécialement par voie routière dans le cas d'espèce. Leur provenance et leur destination potentielle ne sont pas indiquées ; aucune distance moyenne parcourue n'est fournie. .

Les principales mesures annoncées comme « à mettre en œuvre » pour réduire la pollution atmosphérique concernent la réduction des déplacements motorisés des salariés en encourageant les déplacements doux (des voies pour modes actifs sont prévues) et les transports en commun, et en mettant à disposition des bornes de chargement (au minimum quatre) pour les véhicules électriques, des locaux/abris pour les 2 roues (un abri est prévu) et de nouveaux services de mobilité partagée (sans précision sur ce dernier point).

Le trafic généré par le projet est à l'origine de l'émission de près de 185,7 kg/j de CO₂, soit environ 67,8 tonnes par an. Cette conclusion n'est pas objectivée et si le dossier mentionne les calculs dont ces résultats sont issus, ils ne sont l'objet d'aucune précision.

L'Autorité environnementale recommande de fournir une évaluation détaillée du trafic généré par le projet, en phase travaux et en phase d'exploitation, à très courte, courte et longue distance, à court moyen et long terme, et d'évaluer, quantitativement et précisément sur cette base, les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générées par le projet et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser.

2.2.3. Précisions concernant les impacts du projet sur les eaux

Une étude hydrogéologique, annexée à l'étude d'impact du parc d'activités économiques, a été produite en octobre 2020. Elle confirme le très fort niveau de vulnérabilité de la nappe au niveau du projet (ce que contredit l'étude d'impact de la plateforme logistique, p.246). Elle conclut notamment que la cote des plus hautes eaux décennales serait comprise entre 210 et 211,5 m NGF dans le sillon nord (secteur de la plateforme) et 210,35 et 215 m NGF dans le sillon sud (secteur du village d'entreprise). Elle rappelle que pour se conformer au Sage de l'est lyonnais, il convient de respecter une hauteur de zone non saturée (ZNS) minimale de 1 m entre le niveau d'infiltration des eaux pluviales et la nappe.

Les éléments fournis dans le dossier de déclaration loi sur l'eau précisent le dispositif général de gestion des eaux pluviales (2 bassins de rétention et un d'infiltration pour la plateforme logistique, un bassin de rétention pour le village d'entreprises) et décrivent leurs caractéristiques. Une pompe sera nécessaire (venant des bassins de rétention situés plus au sud et au nord) pour alimenter le bassin d'infiltration. Au niveau du bassin d'infiltration au nord-est du lot logistique, la cote du fond est de 212,4 pour un niveau des plus hautes eaux de 211,4 m NGF. Le dossier indique qu'il respecte le principe d'une hauteur de zone non saturée d'un mètre (pour les hautes eaux décennales) entre le fond du bassin et les hautes eaux de la nappe. Cependant le document n'aborde pas précisément, compte tenu du temps de vidange du dispositif entre deux épisodes pluvieux de référence (pluviométrie 30 ans, nappe haute décennale) et compte tenu de la relative faible perméabilité de la frange non saturée du sous-sol ($K=2,1 \cdot 10^{-4}$ m/s, porosité cinématique 10-18 %), sous l'effet de la recharge de la nappe le risque d'apparition localisé d'un « dôme » de remontée de nappe entraînant le non respect de la prescription d'1 m de sol non saturé.

Les eaux usées seront raccordées au réseau public mais les travaux nécessaires à ce raccordement ne sont pas décrits et leurs impacts ne sont pas évalués. Il en est de même pour le raccordement du site au réseau d'eau potable. En outre, les volumes éventuellement pompés lors de la phase travaux ne sont pas évalués.

L'Autorité environnementale recommande

- **de démontrer que le niveau de la zone insaturée prescrit par le Sage sera respecté en toute circonstance ;**
- **d'évaluer les incidences du raccordement du site au réseau public d'assainissement et d'eau potable ;**
- **d'évaluer le volume et les impacts des pompages en phase travaux ;**
- **de mettre en place le cas échéant les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.**

2.2.4. Précisions concernant l'impact du projet sur la biodiversité

La plateforme logistique s'inscrit dans un secteur comprenant une mesure compensatoire d'un projet voisin dont l'inefficacité a été démontrée. Il est prévu de la déplacer vers un secteur plus favorable à l'occasion de ce projet. Les conditions de déplacement de la mesure de compensation relative à l'œdicnème criard, constituant une mesure d'accompagnement du projet, sont décrites précisément. La surface retenue s'insère dans un espace qui est l'objet d'une mesure de réduction des impacts agricoles du projet consistant à dédier la partie sud du parc à des cultures à forte valeur ajoutée, sur les terrains en périphérie de la mesure compensatoire déplacée. Les recommandations du plan œdicnème seront appliquées. Le dossier précise les atouts de ce site pour cette espèce. *« La nouvelle plateforme sera moins soumise au dérangement grâce à sa position espacée des grands axes de circulation contrairement à l'actuelle MC4 de Socara. La parcelle sélectionnée pour le déplacement s'inscrit dans un corridor écologique identifié à l'échelle locale ; l'implantation de la mesure sur cette parcelle participera ainsi au maintien du corridor. La parcelle sélectionnée pour le déplacement est de plus parfois utilisée par l'œdicnème pour l'alimentation »*. Les potentiels impacts de la future activité agricole alentour ne sont pas évalués notamment en termes d'impacts sur la pollution de l'air et des eaux par les nitrates et pesticides potentiellement nécessaires pour accroître la valeur ajoutée des parcelles.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les impacts de l'activité agricole qui sera développée autour du nouveau site de la mesure compensatoire et de proposer le cas échéant des mesures pour les éviter, les réduire et les compenser.

Les modalités d'éclairage sont précisées ; trois périodes de nuit sont définies. Annonçant un fonctionnement des entreprises principalement de 6 h à 20 h, le dossier semble méconnaître que la plateforme, qui accueillera une grande partie des emplois du parc, fonctionnera de 5h à 22h. Selon les saisons, l'éclairage débutera à la tombée de la nuit jusqu'à l'aube pour un fonctionnement d'environ 3000 heures par an. L'activité sera très réduite, voir quasi nulle, pendant la nuit. Les périodes d'éclairage sont définies sur des critères de sécurité et d'activité. L'éclairage sera « maximum » de la tombée de la nuit jusqu'à 21h et à partir de 5h30 jusqu'au lever du jour. L'éclairage extérieur sera cependant le plus réduit possible pour minimiser les nuisances sur la biodiversité (pas d'éclairage des espaces naturels à l'est, pas d'éclairage dirigé vers le ciel) et pour la santé humaine.

L'Autorité environnementale recommande de mettre en place un suivi adapté de l'efficacité des mesures prises pour éviter, et réduire les impacts de la pollution lumineuse sur la biodiversité et sinon de les revoir.

2.2.5. Précisions concernant l'impact du projet sur le paysage

Concernant le paysage, l'enjeu paysager est qualifié de faible sans que les éléments permettant d'évaluer le risque de banalisation du paysage local ne soient ni évoqués ni fournis. Des éléments d'insertion de la plateforme logistique dans son environnement ont été ajoutés au dossier (pièce PC6 et dans l'étude d'impact du parc). Ils montrent cependant le site en l'absence de poids lourds, avec des parkings de véhicules légers peu occupés et sans la réalisation du village d'entreprises, qui viendra de fait « fermer » le paysage sur les étangs. Ainsi, l'impact paysager de l'ensemble du parc d'activités n'est pas évalué à ce stade. L'objet et les dimensions du bâtiment logistique projeté en font un élément majeur dont l'insertion générale au sein du parc d'activités doit être analysée .

Un focus sur l'espace « de compensation » situé entre le bâtiment logistique, la limite de la plateforme logistique et les étangs et son articulation avec le reste du site du projet est également nécessaire (cf. § 2.3). I

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des photomontages permettant de visualiser le site une fois la plateforme logistique et le village d'entreprises réalisés et de faire

clairement figurer sur une carte, à une échelle adaptée, l'espace situé entre le bâtiment logistique, la limite de la plateforme logistique et les étangs.

2.3. Précisions concernant le suivi des mesures

Concernant le suivi de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et de leur efficacité (relatives à toutes les incidences du projet, au-delà de la seule biodiversité), aucune précision n'est apportée dans l'étude d'impact de la plateforme : la fréquence reste à préciser pour certaines mesures ainsi que les modalités d'analyse des résultats et de réajustement des mesures qui peuvent en découler. Aucun suivi de la fonctionnalité de l'espace situé entre le bâtiment logistique et les étangs vis-à-vis de la faune et de la flore n'est proposé. L'Autorité environnementale rappelle que si celle-ci n'était pas avérée, des mesures de compensations seraient alors à envisager. En outre, le « *large espace tampon végétal entre la zone humide et la zone logistique* » que la commune de Janneyrias s'est engagée à mettre en œuvre dans la révision de son PLU n'apparaît toujours pas clairement sur la carte p.117.

Cependant, une description de la mesure de suivi des « *mesures d'atténuation* » (entendre mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement relatives à la biodiversité) est insérée dans l'étude d'impact du parc. Elle porte notamment sur le suivi de la fonctionnalité du réseau de haies et bosquets, des noues et bassins paysagers, des espaces verts. Les fréquences sont précisées. Le dispositif de gestion des eaux pluviales est l'objet d'un suivi spécifique, également décrit. D'autres mesures pourront être à présenter lorsque la composition et l'implantation exacte du village d'entreprises seront précisées.

L'Autorité environnementale recommande

- de préciser les modalités d'analyse de l'ensemble des suivis projetés ;
- de mettre en place des mesures de suivi des mesures d'évitement, de réduction, de compensation supplémentaires qui concernent les impacts sur les eaux et la qualité de l'air.

2.4. Précisions relatives à la présentation des alternatives possibles et la justification des choix retenus

L'étude d'impact met en avant le « *contexte de [nécessaire] maîtrise de l'étalement urbain et de tensions sur l'usage des sols* » et rappelle les objectifs du Sraddet¹¹ à ce sujet, s'inscrivant dans la trajectoire nationale visant à l'atteinte du « *zéro artificialisation nette* » à l'horizon 2050.

Elle indique par la suite que « *suivant les prospections du maître d'ouvrage et la consultation du site national Cartofriche¹² et du site régional IDfriches, aucune friche n'a été identifiée sur le secteur d'implantation souhaité dans le quart Nord-est de la région lyonnaise* » (p.227). Cet inventaire pris en référence identifie cependant sept friches industrielles sur le territoire référencé, allant de l'ouest lyonnais jusqu'à l'est du Bugey. Le maître d'ouvrage ne les a pas retenues du fait pour les plus proches de leur trop faible surface. Il n'a en outre semble-t-il pas éprouvé la validité, sans même parler d'exhaustivité, de cette cartographie qui apparaît peu probante. La mention de la page d'accueil du site Cartofriche en présente pourtant toutes les limites.

Concernant l'intermodalité, l'étude d'impact expose clairement le fait que le site « *ne dispose pas d'un embranchement ferroviaire, le bâtiment est conçu pour une desserte routière uniquement.* ». Il justifie cette situation, qui demeure incompatible avec la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise¹³, par l'absence de site de transport combiné (utilisation des ports ou du réseau ferré) disponibles sur le territoire. Le maître d'ouvrage conclut que le choix du site s'est principalement porté sur « *sa*

11 Schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires, approuvé le 10 avril 2020

12 <https://cartofriches.cerema.fr/cartofriches/>

13 Qui impose que : « *en complément des infrastructures de transport et des grands équipements, les zones d'activités dédiées à la logistique seront obligatoirement desservies par au moins deux modes de transport* ».

localisation géographique idéale, à proximité d'une trame routière importante et en continuité et en extension « naturelle » de la zone d'activités de « Pusignan » ».

L'étude d'impact du parc (comme celle de la plateforme logistique d'octobre 2020) mentionne que le secteur d'implantation du projet est identifié dans le SRCE¹⁴ comme un « *espace de perméabilité moyenne à forte en ce qui concerne la trame verte au niveau du secteur des étangs* » (p.251). Elle ne fait pas référence au corridor écologique identifié sur ces parcelles en 2007 par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Boucle du Rhône en Dauphiné¹⁵, dont elle a pourtant connaissance. La carte fournie dans le dossier et établie par le bureau d'études ne le fait pas figurer. Le dossier n'apporte pas plus d'analyse sur cette continuité écologique caractéristique du secteur et sur sa prise en compte dans le choix du site, s'en tenant à la compatibilité du projet au plan local d'urbanisme (PLU) et à celle du PLU au SCoT dans un contexte où la révision du PLU nécessaire pour autoriser le projet n'est pas approuvée et où ce projet de révision ne présentait pas de justification du choix de la zone AUi sur laquelle le bâtiment doit s'implanter¹⁶. Pourtant, l'existence d'un corridor local est bien relevée, sur le site du parc et du projet, à l'appui du choix du nouveau site de compensation, comme déjà évoqué dans le présent avis.

Le dossier aborde la vacance des locaux d'activités logistiques sans fournir d'éléments précis : « *en région lyonnaise le taux de vacance est extrêmement bas en septembre 2020* » et « *les surfaces des plateformes logistiques immédiatement disponibles sont en inadéquation avec les besoins des utilisateurs (surfaces < 20 000 m²)* » sans documenter son propos par des éléments adaptés (cf. p228 de l'étude d'impact du parc).

Enfin, aucun scénario alternatif d'aménagement n'a été étudié ; aucun n'est donc présenté dans le dossier.

La place qui a pu être accordée aux critères environnementaux dans le choix d'implantation et de définition de ce projet paraît ainsi encore moins importante à la lecture des compléments apportés à l'étude d'impact qu'à la lecture du dossier antérieur.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre la justification des choix opérés (choix du site, partis pris d'aménagement) en s'appuyant sur des données fiables, en explicitant la place donnée aux critères environnementaux et en s'assurant de leur compatibilité avec les plans et schémas en vigueur.

2.5. Précisions quant à l'articulation du projet avec les documents supérieurs

Si l'enjeu stratégique de réduction des émissions atmosphériques liées au transport routier porté par le Sraddet de la région Auvergne-Rhône-Alpes est rappelé, l'efficacité des mesures prévues par le projet pour y répondre (« *optimisation du trafic lié à la logistique, [...] incitation à l'usage de véhicules propres, des transports en commun et des modes doux, [...] développement du covoiturage pour les salariés des entreprises du parc d'activités* » : p.250) ne semble pas démontrée. Outre les interrogations pesant sur les trafics et leurs conséquences, l'incitation à développer l'usage des transports en commun ou les modes actifs ou alternatifs à la voiture individuelle apparaît très mesurée.

En effet, l'étude d'impact précise que le trafic des véhicules légers liés aux emplois sur site pourrait être réduit par l'utilisation des transports en commun (arrêt Auriol de la ligne 32 du réseau de transport en commun lyonnais à moins de 300 m) ou des modes actifs, suivant la provenance des salariés, mais aussi selon le dossier avec l'amélioration de la desserte par le réseau existant (cadencement)¹⁷. La faible fréquence et les horaires de cette ligne s'avèrent actuellement incompatibles avec les horaires de la

14 Schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes approuvé en juillet 2014, intégré depuis au Sraddet

15 Hormis, de manière opportune, concernant le déplacement de la mesure compensatoire en faveur de l'OEdicnème criard : « *la parcelle sélectionnée pour le déplacement s'inscrit dans un corridor écologique identifié à l'échelle locale* » (p.127)

16 cf. avis de l'Autorité environnementale mentionné en note de bas de page n°4

17 Pages 90 et 179 de l'étude d'impact du projet logistique

majeure partie du personnel, confirmant un recours prévisible important au véhicule particulier pour le déplacement du personnel. En outre, tout en l'évoquant, le maître d'ouvrage n'indique pas comment il contribuera aux autres modes alternatifs à la voiture individuelle, potentiellement en articulation avec d'autres industriels à proximité.

L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage, en lien avec les autres entreprises du secteur, d'engager une réflexion avec les autorités compétentes pour améliorer sa desserte en transport en commun et s'approprier les objectifs du Sraddet en la matière.

2.6. Précisions sur le résumé non technique

L'étude d'impact du parc d'activités économiques comporte un résumé non technique de 27 pages, illustré et analytique. L'étude d'impact de la plateforme logistique n'en comporte pas ce qui renforce la recommandation faite au § 1.1 du présent avis relative à la nécessité de présenter à l'enquête publique un dossier et en particulier une étude d'impact lisibles et directement compréhensibles par le public, sur un périmètre de projet conforme à l'article L. 122-1 du code de l'environnement.