



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale
relatif à la Zac du parc d'activités économiques de la Dombes -
Aménagement du lot F1
présenté par la société JMG Partners
sur la commune de Mionnay (01)**

Avis n° 2021-ARA-AP-1101

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 2 février 2021 que l'avis relatif à la Zac du parc d'activités économiques de la Dombes - Aménagement du lot F1 présenté par la société JMG Partners sur la commune de Mionnay (01) serait délibéré collégalement par voie électronique entre le 17 et 24 février 2021.

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 d'un dossier le 29 décembre 2020, par l'autorité compétente pour autoriser le permis de construire, 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 des articles D. 181-17-1 et R. 181-19 du même code, les avis des services de l'État concernés et de l'agence régionale de santé, qui ont été consultés dans le cadre de la procédure liée à l'autorisation environnementale, ont été transmis à l'Autorité environnementale.

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

L'entreprise JMG Partners prévoit la réalisation d'un bâtiment d'activités logistiques de négoce et d'e-commerce sur le lot F1 de la Zac du parc d'activités économiques de la Dombes en cours de réalisation sur la commune de Mionnay (01). Le bâtiment intégrera également une activité de production de masques médicaux et professionnels. Ce bâtiment est le premier d'un complexe logistique plus important porté par JMG Partners, comprenant la réalisation de trois bâtiments d'activités logistiques sur trois lots F1, F2 et F3, représentant 80 % de cette Zac dont une de ses filiales s'est vu confier l'aménagement.

Cette Zac a déjà fait l'objet d'avis de l'Autorité environnementale¹, auxquels il convient de se référer pour replacer le dossier dans son contexte.

L'Autorité environnementale a été saisie à l'occasion de la demande de permis de construire du bâtiment F1 et sur la base du dossier afférent, lequel ne comportait pas les éléments relatifs à l'autorisation spécifique à son caractère d'installation classée pour l'environnement également en cours d'instruction. Le projet de Zac et donc ses composantes sont soumises à étude d'impact systématique.

L'étude d'impact présentée traite du complexe logistique, en l'état actuel de sa conception, et ne fournit que très peu d'informations sur les deux bâtiments prévus sur les lots F2 et F3 et leurs incidences. Elle devra donc être actualisée lors du dépôt des demandes d'autorisations ultérieures nécessaires à la réalisation de ces autres bâtiments.

L'étude d'impact comporte également un certain nombre d'imprécisions concernant la réalisation du bâtiment F1 à l'occasion duquel est produit le présent avis. En effet, les impacts potentiels sur l'environnement des activités accueillies et notamment de l'activité de production de masques n'y sont pas évaluées.

De manière plus générale, l'étude d'impact fournie présente des manques quant aux conséquences du projet de Zac sur le cadre de vie, en particulier celui des riverains des voiries empruntées par le trafic routier généré par l'activité, en termes de qualité de l'air ou encore de nuisances sonores et lumineuses. Les incidences paysagères du projet de Zac ne sont pas étudiées en détail, et ne permettent pas de conclure à une absence d'impact en la matière. Plusieurs interrogations demeurent également en termes de gestion des eaux usées du site, ainsi qu'en termes de protection de la biodiversité, le corridor écologique identifié par le Sraddet Auvergne Rhône-Alpes² au droit du site n'étant pas l'objet d'une démarche destinée à le préserver ou le restaurer.

Enfin, la justification d'un tel complexe de trois bases logistiques cumulées occupant la majeure partie de la Zac PAE de la Dombes apparaît incohérente avec la déclaration d'utilité publique de cette Zac fondée initialement sur la réalisation d'un aménagement qui accueillerait le minimum d'activités logistiques ou d'e-commerce, notamment du fait de l'impact important sur l'environnement du trafic généré, et de l'impact négatif sur le commerce de proximité et l'artisanat local.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Autorité environnementale sont présentées dans l'avis détaillé.

¹ Liens vers ces avis en ligne :

http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20190116-actualisationeprojetzacdeldombes_v_publiee.pdf
http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200930_apara106_zac_parc_activites_dombes_mionnay.pdf

² Sraddet ARA approuvé en avril 2020

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.1.1. Éléments de contexte sur le projet d'ensemble.....	5
1.1.2. Description du complexe logistique.....	6
1.1.3. Description de l'opération.....	8
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	9
2. Qualité du dossier.....	9
2.1. Observations générales – périmètre de l'étude d'impact.....	9
2.2. Analyse de l'évolution des impacts sur l'environnement de la Zac du fait du complexe logistique et des mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	10
2.2.1. Cadre de vie.....	11
2.2.1.1 Trafic routier.....	11
2.2.1.2 Qualité de l'air et bruit.....	12
2.2.1.3 Pollution lumineuse.....	13
2.2.2. Énergie et émissions de gaz à effet de serre.....	14
2.2.3. Paysage.....	14
2.2.4. Gestion des eaux.....	16
2.2.5. Milieux naturels et biodiversité.....	17
2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus au regard des différentes options possibles, notamment vis-à-vis des objectifs de protection de l'environnement.....	17
2.4. Articulation du projet avec les documents de planification.....	18
2.5. Méthodes utilisées et auteurs des études.....	19
2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	19

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

1.1.1. Éléments de contexte sur le projet d'ensemble

L'opération à l'occasion de laquelle est délibéré le présent avis s'inscrit dans une Zac (cf. Figure 1) en cours de réalisation (dont le périmètre correspond à celui du parc d'activités économiques et dont l'aménagement a été confié à une filiale de l'entreprise JMG Partners³). L'avis de l'Autorité environnementale a déjà été sollicité à plusieurs reprises sur celle-ci.

L'Autorité environnementale (Ae) a ainsi rendu un premier avis en 2011 concernant le dossier de création de la Zac. En décembre 2015, une nouvelle étude impact fondée sur les éléments de l'étude d'impact du dossier de création a été portée à la connaissance de l'Autorité environnementale pour avis dans le cadre du dossier de réalisation de cette Zac. En octobre 2018, l'aménageur de la Zac a produit une note complémentaire à l'étude d'impact, le plan de composition du parc d'activités ainsi que les modalités d'évacuation des eaux usées du site ayant été revus.

La communauté de communes de la Dombes a alors saisi l'Autorité environnementale le 20 décembre 2018 afin de savoir s'il était nécessaire d'actualiser l'étude d'impact du fait de ces nouveaux éléments. Dans son avis du 28 janvier 2019, celle-ci confirmait la nécessité d'actualiser l'étude d'impact.

En parallèle de l'instruction des dossiers concernant la Zac, la société JMG Partners déposait le 18 mai 2020 un dossier de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une étude d'impact environnemental pour la réalisation de deux bâtiments d'activités logistiques sur les lots F1 et F2 de la Zac. Les services de l'État avaient alors connaissance de l'intention de la société JMG Partners de réaliser également un troisième bâtiment d'activités logistiques sur le lot F3 de la Zac. En tant qu'opérations constitutives d'un projet (la Zac) soumis à étude d'impact systématique, elles sont soumises à étude d'impact, celle de la Zac⁴. L'Autorité environnementale en a informé le porteur de projet⁵⁶. Le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes n'a pas instruit l'examen au cas par cas⁷⁸ du fait de la conclusion de l'Autorité environnementale quant à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact de la Zac. L'affirmation du porteur de projet dans le dossier fourni selon laquelle « *le dossier n'est pas soumis à étude d'impact systématique* »⁹ est donc erronée.

Le 30 septembre 2020, l'Autorité environnementale a délibéré un avis sur le projet de Zac, s'appuyant sur l'étude d'impact actualisée de celle-ci. Cet avis soulevait plusieurs manques, notamment fondés sur la non prise en compte du programme logistique de la société JMG Partners sur la majeure partie de la superficie

3 Source : <https://www.ccdombes.fr/entreprendre/parc-dactivites-economiques-de-la-dombes/>

4 Le complexe logistique constitué des opérations prévues sur les lots F1, F2 et F3 aurait relevé par lui-même d'une étude d'impact systématique en application des critères de surface de la rubrique 39)-a) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement ; chacune de ses opérations en aurait donc relevé du fait de son inscription dans celui-ci, même en l'absence de projet de Zac.

5 « *Travaux et constructions qui créent une surface de plancher [...] ou une emprise au sol [...] supérieure ou égale à 40 000 m²* »

6 Lien vers le courrier de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes rappelant la soumission du projet à étude d'impact systématique <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/mionnay-01-construction-de-deux-batiments-pour-e-a18152.html>

7 « *Travaux et constructions qui créent une surface de plancher [...] ou une emprise au sol [...] supérieure ou égale à 40 000 m²* »

8 [Lien vers le courrier de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes](#) rappelant la soumission du projet à étude d'impact systématique

9 Cf EI, p.11

de la Zac (de l'ordre de 80 %), laquelle prévoyait initialement « *l'accueil d'activités en limitant les lieux de stockage, les activités logistiques ou les commerces générateurs de flux importants* ». Cette évolution majeure concernant la nature des activités accueillies dans la Zac soulevait ainsi des interrogations concernant la bonne prise en compte des enjeux environnementaux par l'étude d'impact, notamment concernant les incidences des activités logistiques envisagées en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de nuisances liées au trafic de poids lourds généré ainsi qu'en termes d'insertion paysagère. L'Autorité environnementale s'interrogeait également sur les solutions de substitution à l'usage de la voiture individuelle envisagées pour les employés des futurs sites logistiques.

Le 27 novembre 2020, la société JMG Partners déposait en mairie de Mionnay un dossier de permis de construire pour la réalisation du bâtiment d'activités logistiques du lot F1. Le dossier de permis de construire, base de la saisine à l'origine du présent avis, comprend notamment le mémoire en réponse au dernier avis de l'Ae concernant la Zac, ainsi qu'une étude d'impact propre à l'opération de construction du bâtiment sur le lot F1, fondée sur les éléments issus de la Zac. En parallèle, un dossier d'enregistrement était déposé le 2 décembre 2020 concernant ce bâtiment relevant de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et s'inscrivant, ainsi que relevé plus haut, dans un projet soumis à étude d'impact systématique.

1.1.2. Description du complexe logistique

Le projet de Zac comporte, outre l'opération ayant présidé à la saisine de l'Autorité environnementale, un volet logistique complémentaire (cf. Figure 2) impliquant plusieurs bâtiments envisagés sur les lots F2 (bâtiment d'une surface de plancher de 14 200 m²) et F3 (bâtiment d'une surface de plancher de 86 600 m²) mais dont la configuration définitive n'est pas encore connue. Ces bâtiments seront également affectés à des activités de négoce et de commerce électronique. Aucun élément du dossier ne permet de savoir s'ils seront exploités par la même société ou non alors que la société JMG Partners les avait mentionnés dans sa demande d'examen au cas par cas.

L'étude précise que les travaux de construction du bâtiment envisagé sur le lot F1 se feront simultanément avec l'aménagement de la Zac et les bâtiments des lots F2 et F3 ultérieurement¹⁰.

L'Autorité environnementale confirme donc que l'ensemble de la Zac constitue un seul projet et que conformément au code de l'environnement il doit faire l'objet d'une évaluation environnementale globale qui est mise à jour au fur et à mesure des demandes d'autorisation le concernant. Le présent avis porte donc sur la réalisation de l'ensemble du programme de la Zac PAE de la Dombes comprenant notamment le complexe logistique sur les lots F1, F2 et F3 et les aménagements propres à ces lots (voiries et cheminements, réseaux, terrassements, bassins d'assainissement¹¹).

¹⁰ Source : EI, p.144

¹¹ En effet, l'article L122-1 (III) du code de l'environnement indique que « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* » Par ailleurs, le guide technique « *Évaluation environnementale – Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016* » du CGDD indique en page 21 que « *Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés.* »

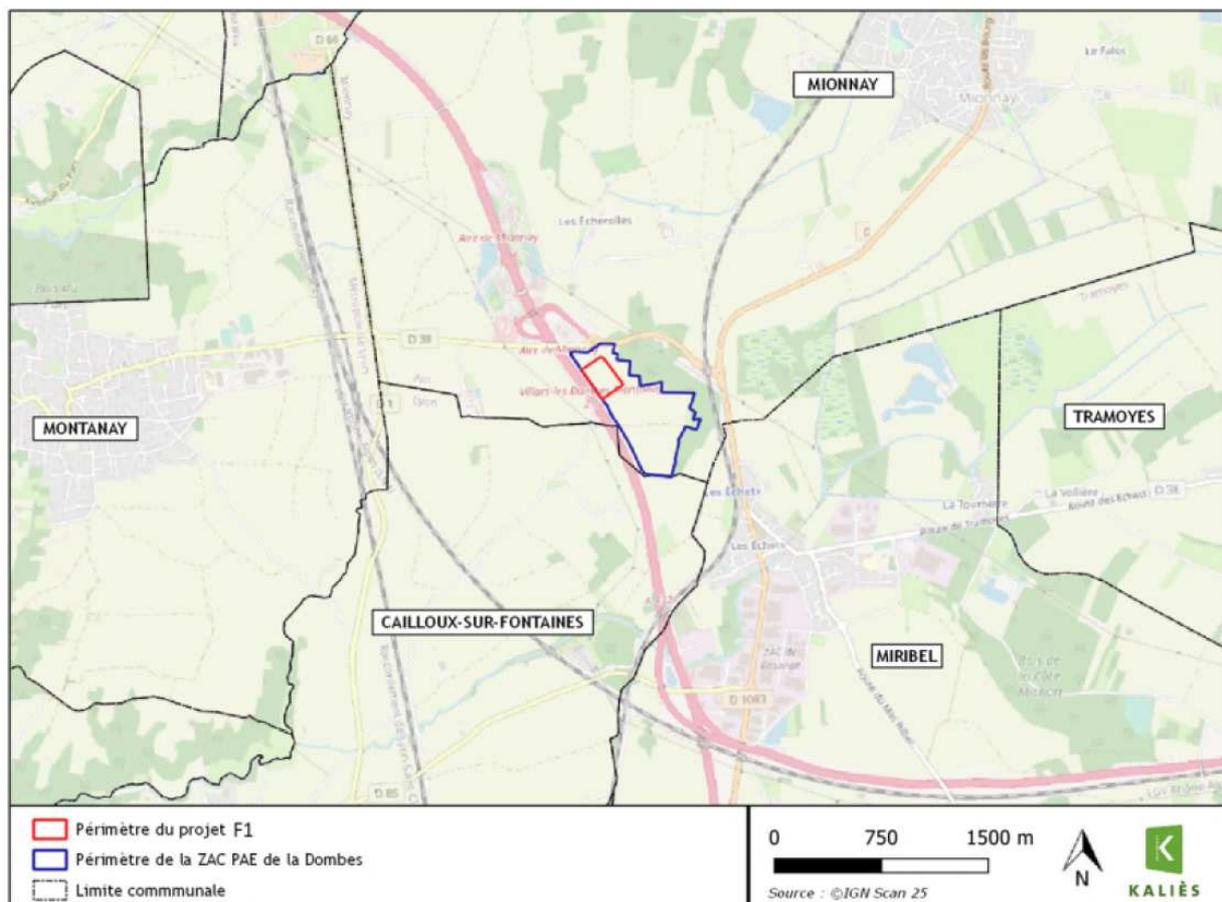


Figure 1: Périmètre du lot F1 au sein de la Zac PAE de la Dombes à Mionnay (Source, étude d'impact(EI), p.16)

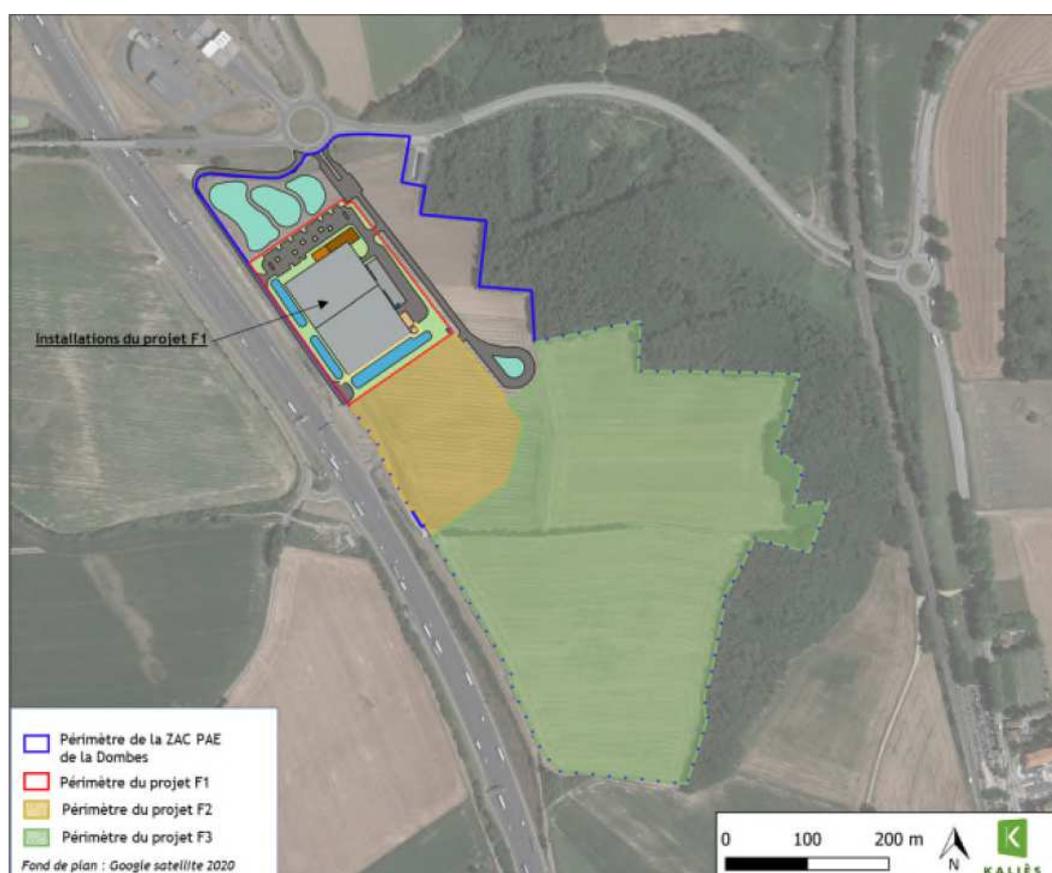


Figure 2: Localisation des lots F1, F2 et F3 au sein de la Zac PAE de la Dombes (Source : EI, p.14)

1.1.3. Description de l'opération

L'opération à l'occasion de laquelle est fourni le présent avis concerne la réalisation d'un bâtiment d'activités logistiques sur un lot (F1) d'une superficie de 3,2 hectares sur des terrains de la communauté de communes de Mionnay situés le long de l'autoroute A46, au nord de l'agglomération Lyonnaise (cf. Figure 3). Les travaux d'aménagement de la Zac de 28 hectares n'ont donc pas encore commencé.

Le bâtiment, d'une surface de plancher de 14 834 m², doit permettre la réalisation d'activités de commerce inter-entreprises. Il permettra ainsi le stockage de marchandises, la préparation de commandes et leur expédition par poids lourds. Le dossier indique que ce bâtiment, qui comportera une part de bureaux, constituera également le siège social de l'entreprise qui s'y implantera sans indiquer son identité. Le bâtiment comportera par ailleurs une unité de production de masques médicaux et professionnels qui sera composée de deux lignes de fabrication pour une capacité de production de 20 000 unités par jour.

Cette opération comprend également la réalisation du parking de 120 places pour le stationnement des employés du site, trois bassins de rétention des eaux pluviales raccordés au réseau de la Zac, ainsi que des panneaux photovoltaïques sur 30 % de la toiture du bâtiment. La durée des travaux est évaluée à 11 mois.

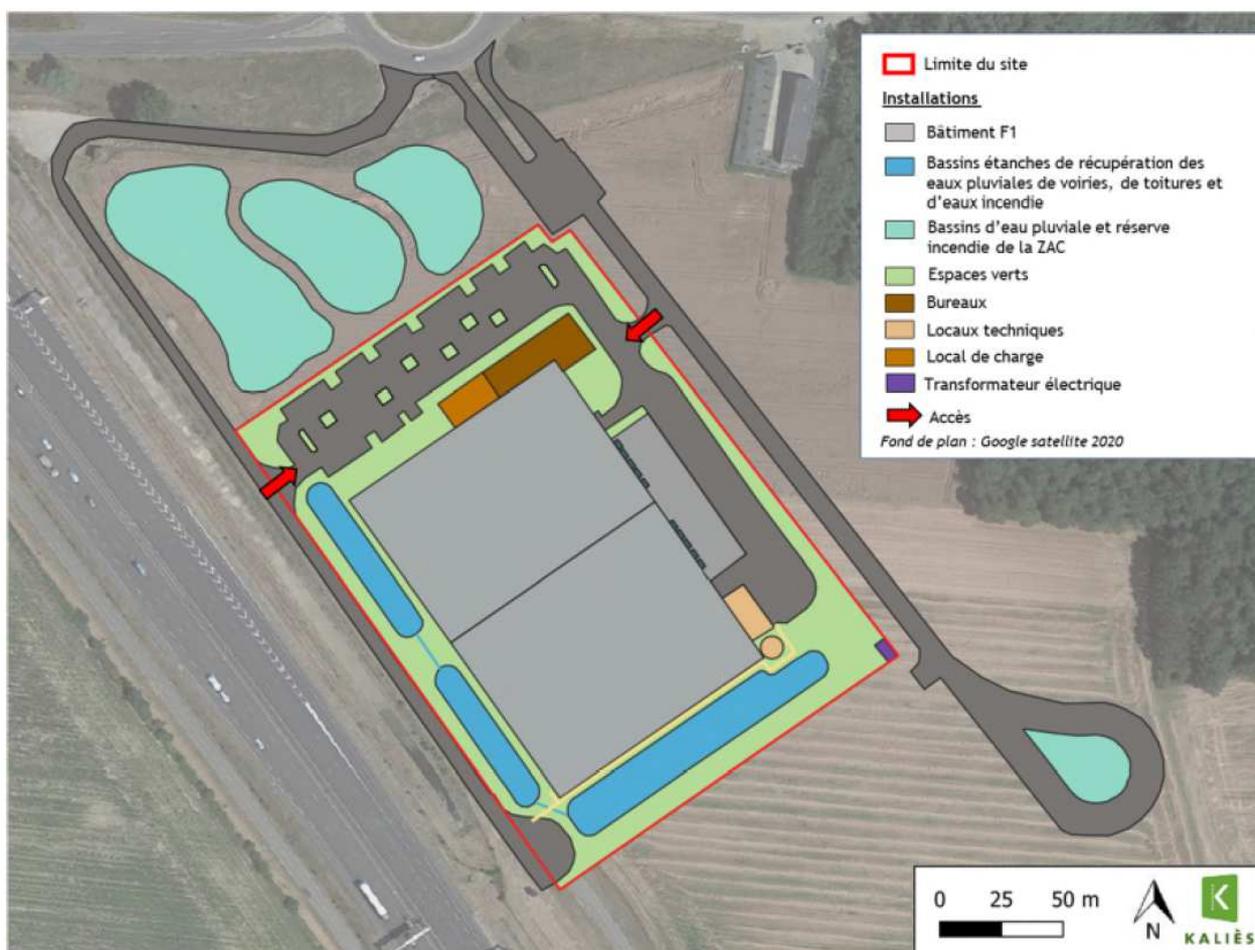


Figure 3: Configuration de l'opération sur le lot F1 de la Zac PAE de la Dombes (Source : EI, p.19)

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

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

- le cadre de vie, en termes de qualité de l'air et de nuisances sonores, notamment pour les riverains des voiries concernées par une augmentation du trafic routier généré par les activités logistiques envisagées, et la prise en compte des risques sanitaires liés aux activités logistiques ainsi qu'à l'activité de production de masques envisagée dans le bâtiment du lot F1 ;
- le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre ;
- les paysages, au regard de l'envergure des bâtiments envisagés ;
- la gestion des eaux, en particulier des eaux pluviales potentiellement chargées en hydrocarbures ;
- la biodiversité, au regard des mesures prévues dans ce domaine par le dossier de Zac, ainsi que de la présence d'un corridor écologique identifié par le Sradet Auvergne-Rhône-Alpes au droit du site.

2. Qualité du dossier

2.1. Observations générales – périmètre de l'étude d'impact

L'Autorité environnementale a été saisie sur la base du dossier de permis de construire du bâtiment envisagé sur le lot F1. Sur la forme, le dossier de permis de construire comporte une étude d'impact fondée sur celle du dossier de Zac dont elle reprend plusieurs éléments (notamment concernant la caractérisation de l'état initial de l'environnement) mais pas la totalité. Cette étude porte sur le complexe logistique envisagé sur les lots F1, F2 et F3. Les opérations concernant les lots F2 et F3 n'étant pas encore totalement définies, le porteur de projet indique à juste titre que l'étude d'impact fera de nouveau l'objet d'une actualisation lorsque l'avancée de la conception des bâtiments des lots F2 et F3 le permettra¹².

L'Autorité environnementale observe que l'absence de respect du périmètre du projet qui est celui de la Zac comme indiqué au chapitre 1.1 est source de confusion. Ainsi, une partie des éléments présentés dans l'étude d'impact du complexe logistique, nouveaux par rapport au contenu de l'étude d'impact de la Zac et concernant l'échelle de la Zac, en constituent de fait une actualisation. L'Autorité environnementale relève cependant plusieurs contradictions entre les éléments issus de l'étude d'impact actualisée en 2020 de la Zac, et ceux présentés pour le complexe logistique, notamment en termes de trafic généré. Le dossier fourni à l'Autorité environnementale étant limité au dossier déposé dans le cadre de la demande de permis de construire du bâtiment du lot F1, il ne comporte pas les éléments précisant les incidences des activités qui seront accueillies et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser et qui ont été produits dans le cadre d'une autre demande d'autorisation (enregistrement) au titre des installations classées pour l'environnement déposée et instruite en parallèle par les services de l'État.

L'étude d'impact fournie est incomplète sur ce point alors que ces informations étaient disponibles ; le présent avis ne peut donc en tenir compte. La procédure d'enregistrement ICPE ne donnant pas lieu à consultation du public, ce dernier ne pourra donc pas participer de façon éclairée à la prise de décisions le concernant. L'organisation d'une enquête publique conjointe à celle qui aura lieu pour le permis de construire et lors de laquelle les enjeux relatifs aux ICPE auraient pu être portés à la connaissance du public eût été nécessaire pour assurer au public toute l'information sur le projet.

12 Cf EI, p.14

L'absence d'étude d'impact complète portant sur le projet de Zac a donc donné lieu à une multiplicité d'études partielles sans articulation, certaines de ces études n'étant pas portées à la connaissance du public. Outre la fragilité juridique que cela entraîne, cette situation ne permet pas au public de participer de façon éclairée à la prise de décisions concernant le projet dans sa globalité .

L'Autorité environnementale rappelle qu'elle délibère des avis sur des projets, à l'occasion de demandes d'autorisation (au sens de la directive européenne projets, et donc pouvant recouvrir les autorisations, enregistrements, déclarations, etc) les concernant et non pas sur les procédures engagées.

Le bâtiment du lot F1 est une opération d'un complexe logistique et d'une Zac soumis à évaluation environnementale obligatoire comme déjà évoqué et donc à autorisation environnementale. Il ne saurait donc relever de l'enregistrement au titre de la réglementation relative aux ICPE. En effet, l'article L. 512-7-2 du code de l'environnement prévoit que « *Le préfet peut décider que la demande d'enregistrement sera instruite selon les règles de procédure prévues par le chapitre unique du titre VIII du livre Ier pour les autorisations environnementales : 1° Si, au regard de la localisation du projet, en prenant en compte les critères mentionnés à l'annexe III de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, la sensibilité environnementale du milieu le justifie ;[...]* ». Il ne s'agit en l'occurrence pas d'un pouvoir discrétionnaire du préfet de département¹³, mais bien d'une décision fondée sur un examen de la prise en compte de l'environnement par le projet. Au regard des critères susmentionnés, l'Autorité environnementale relevait dans son dernier avis plusieurs manques ne permettant pas de vérifier la bonne prise en compte globale de l'environnement par le projet de Zac, et plus particulièrement par ce projet logistique d'ampleur envisagé sur le site.

L'Autorité environnementale recommande, afin de respecter l'article L. 122-1 du code de l'environnement, de joindre l'ensemble des études d'impact des opérations du projet de Zac au sein de l'étude d'impact de la Zac et de lui présenter à nouveau l'étude d'impact, ainsi actualisée, pour avis avant enquête publique.

2.2. Analyse de l'évolution des impacts sur l'environnement de la Zac du fait du complexe logistique et des mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

L'étude d'impact du complexe logistique est fondée sur l'étude d'impact déjà réalisée pour la Zac, en particulier concernant l'état initial de l'environnement qui n'est que très peu complété et qui comporte donc les mêmes lacunes que l'étude d'impact de la Zac. L'Autorité environnementale étudie dans la suite de cet avis l'impact du complexe logistique sur l'environnement. Elle ne reprend pas ses recommandations émises sur le projet de la Zac dans son avis n° 2020ARA-AP-294 du 29 septembre 2020 auquel elle invite le lecteur à se référer. Le choix de l'Autorité environnementale de présenter un avis sur l'étude d'impact reçue malgré son incomplétude est justifié par le souhait de fournir autant d'informations que possible afin que l'étude d'impact globale de la Zac qu'elle recommande de lui représenter soit de bonne qualité.

13 Jurisprudence à ce sujet :

- « *Le préfet ne dispose pas d'un pouvoir discrétionnaire pour décider de soumettre ou non à une évaluation environnementale une installation relevant du régime de l'enregistrement dès lors qu'il doit, au terme d'un examen de chacun des projets dont il est saisi, se déterminer conformément aux prescriptions de l'art. L. 512-7-2.* » CE 26 déc. 2012, France Nature Environnement, no 340538.
- « *Le préfet doit se livrer à un examen particulier de chaque dossier afin d'apprécier si l'évaluation prévue par la directive 85/337/ CEE, à laquelle s'est substituée la directive 2011/92/ UE, est nécessaire, notamment au regard de la localisation du projet et de la sensibilité environnementale de la zone d'implantation ou du cumul des incidences du projet avec celles d'autres projets d'installations, ouvrages ou travaux situés dans la même zone ; que ces critères doivent s'apprécier indépendamment des mesures prises par le pétitionnaire pour limiter l'impact de son projet sur l'environnement ;* » TA Caen, 6 déc. 2017, no 1600220.

2.2.1. Cadre de vie

Le dossier d'étude d'impact indique que les habitations les plus proches susceptibles d'être concernées par les incidences du complexe logistique sont une habitation située à 430 mètres à l'ouest de la zone de l'autre côté de l'autoroute A46, un hôtel à 810 mètres au nord de la zone d'étude, ainsi que les premières maisons de Miribel (les Echets) à 850 mètres au sud-est de la Zac. L'étude présente également un inventaire des établissements potentiellement sensibles tels que les écoles, les crèches et accueils de jeunes enfants dans un rayon de trois kilomètres. Cependant, aucune carte ne permet de visualiser l'implantation de ces zones à enjeu par rapport à la Zac.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une carte localisant les zones résidentielles, les établissements recevant du public, les établissements de garde d'enfants et les écoles vis-à-vis du site du projet.

Par ailleurs, le dossier ne semble pas considérer les zones résidentielles traversées par le trafic routier généré par le complexe (et la Zac) comme des zones sensibles vis-à-vis du projet. Pour l'Autorité environnementale, ces zones, situées notamment le long des routes départementales empruntées depuis et à destination des bâtiments logistiques envisagés, doivent être identifiées par l'étude et faire l'objet d'une évaluation des impacts du projet et si nécessaire de mesures destinées à réduire ces impacts. Il en est de même concernant l'évaluation des risques sanitaires liés au complexe logistique qui est circonscrite en termes de périmètre à une évaluation des personnes exposées à cette pollution dans un rayon de deux kilomètres autour de la Zac alors qu'il conviendrait de prendre en compte l'ensemble des personnes affectées par le fonctionnement de la Zac, y compris par les transports liés à la Zac.

L'Autorité environnementale recommande donc de compléter l'étude d'impact et son évaluation des risques sanitaires par une évaluation des incidences du projet vis-à-vis des zones résidentielles traversées par le trafic généré, ainsi que par la définition de mesures destinées à éviter, réduire ou compenser ces incidences.

2.2.1.1 Trafic routier

Le dossier présente les résultats d'une étude de trafic menée dans les conditions actuelles au niveau du giratoire situé au nord du périmètre de la Zac de la Dombes sur la route départementale RD 83. Cette étude présente notamment les quantités de véhicules empruntant ce giratoire ainsi que leur répartition sur les différentes voiries. Elle met en évidence une augmentation de trafic de 15 % en quatre ans à ce niveau. L'étude cherche à démontrer que le complexe logistique n'aura pas d'impact sur l'écoulement du trafic au niveau du giratoire, y compris aux heures de pointe et minimise l'impact sonore supplémentaire dû au trafic généré du fait d'une ambiance acoustique particulièrement dégradée aux alentours de la Zac.

Cependant, pour l'Autorité environnementale, il convient également d'étudier l'impact de ce trafic supplémentaire et les nuisances occasionnées pour les riverains des axes empruntés.

Par ailleurs, l'étude d'impact n'est pas claire sur le trafic supplémentaire attendu de la part du complexe logistique. En effet, elle indique que le bâtiment d'activités du lot F1 générera un trafic de 15 à 20 poids lourds par jour, et 120 véhicules légers concernant les salariés du site. Elle indique ensuite que « *pour les projets F2 et F3, la proportion des véhicules sera du même ordre de grandeur* » alors que l'on pourrait s'attendre à un trafic bien plus important concernant le bâtiment du lot F3 dont la surface envisagée est près de 4 fois supérieure à celle du bâtiment du lot F1. L'étude d'impact de la Zac indique d'ailleurs une estimation de trafic généré de l'ordre de 160 poids lourds par jour et un trafic de véhicules légers compris entre 1600 et 2200. On constate ici une première incohérence qui s'accroît lorsque l'étude d'impact du complexe logistique prévoit encore des chiffres différents avec « *près de 1 830 VL et 400 PL par jour* »¹⁴.

14 cf EI, p.178

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse du trafic généré par le projet en phase travaux et d'exploitation en actualisant les données relatives à la Zac compte tenu des opérations projetées sur le site et les axes empruntés.

Concernant le recours aux transports collectifs, et en particulier la ligne TER Lyon-Bourg-en-Bresse, le dossier indique que « *le développement de cette ligne ferroviaire est un enjeu important en termes de développement durable. Le point de desserte ferroviaire le plus proche du site correspond à la gare des Échets, situé à plusieurs centaines de mètres à l'est de la zone d'étude. Dans le cadre de l'aménagement de la Zac PAE de la Dombes, un chemin piéton, reliant la gare à la Zac, sera aménagé.* »¹⁵ Pour l'Autorité environnementale, les réflexions quant au recours à cette ligne pour le transport des salariés sont positives. Cependant, le dossier ne présente aucune réflexion quant à d'autres modes de transport collectif des salariés qui ne pourraient emprunter le train, et quant au développement du covoiturage, le parking envisagé sur le lot F1 comportant un nombre de places de stationnement égal au nombre de salariés prévu.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une réflexion allant au-delà d'une simple connexion piétonne allant de la Zac à la gare des Échets, en définissant une politique volontariste de déplacement des usagers du site de moindre impact sur l'environnement.

2.2.1.2 Qualité de l'air et bruit

En termes de pollution atmosphérique le dossier indique que la qualité de l'air est affectée par le trafic routier important des voiries du secteur : l'autoroute A46 et les routes départementales RD38 et RD1083. Il présente les résultats d'une station de mesure de la qualité de l'air située à près de sept kilomètres au sud de la zone¹⁶. L'étude ne donne donc pas de mesures précises de la qualité de l'air ni au droit du site du complexe logistique, ni au droit des zones résidentielles susceptibles d'être traversées par le trafic de poids lourds sur les communes de Mionnay, de Miribel et au-delà. L'utilisation de mesures permettrait de caler un modèle de dispersion atmosphérique et de pouvoir anticiper sur les émissions futures.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des relevés devant servir de base à l'observation de l'évolution de la qualité de l'air au niveau de la Zac de la Dombes et au niveau des zones résidentielles potentiellement traversées par le trafic de poids lourds généré par l'activité logistique, notamment le long des routes départementales empruntées.

Phase travaux

Concernant les incidences potentielles du projet sur la qualité de l'air, l'étude indique qu'en phase de travaux, des mesures classiques seront prises pour limiter l'envol de poussières, comme l'arrosage des pistes par temps sec. En revanche, elle manque de précision quant à la durée du chantier car elle précise qu'une dizaine de camions de chantier par jour sont attendus sur les 12 mois de travaux du lot F1 et qu'« *il en sera de même pour la construction du bâtiment F2 qui se fera de manière distincte de celle du bâtiment F3* », ce qui ne permet pas d'en déduire la durée totale du chantier sur les trois lots, ni le nombre d'engins de chantier susceptibles d'intervenir au quotidien.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des nuisances potentielles de la phase travaux en termes de qualité de l'air et de bruit et de définir des mesures propres à la réduction de ces incidences.

Phase d'exploitation

15 Cf EI, p.107

16 Paramètres mesurés : oxydes d'azote, particules fines, ozone.

En phase de fonctionnement du bâtiment du lot F1, des rejets atmosphériques (oxydes d'azote et monoxyde de carbone) sont attendus de la part du local chaufferie dans lequel sera implantée une chaudière de 895 kW fonctionnant au gaz naturel dont le dossier donne les coordonnées géographiques précises et sa hauteur d'éjection (19 mètres) mais n'illustre pas la localisation. Le dossier précise que ces rejets respecteront les exigences de la réglementation, mais ne fournit pas d'éléments permettant d'évaluer les impacts réels, ni à l'échelle de l'opération, ni à l'échelle de la Zac.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation globale des émissions de polluants atmosphériques en phase d'exploitation et de leurs conséquences sur la qualité de l'air ambiant et de présenter les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts environnementaux.

Par ailleurs, aucun élément permettant d'apprécier l'absence de rejets atmosphériques de la part de l'activité de production de masques n'est fourni. Cette remarque est également valable concernant l'évaluation des risques sanitaires jointe au dossier.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact et l'évaluation des risques sanitaires par des données concernant les éventuelles émissions atmosphériques ou odeurs attendues de la part de l'activité de production de masques, et d'étudier les éventuels dispositifs de traitement à mettre en œuvre au titre des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation qui seraient nécessaires.

Enfin, des émissions atmosphériques sont attendues de la part du trafic routier généré par le complexe logistique.¹⁷ Cependant, compte tenu du trafic important existant à proximité de la zone, l'étude indique que « *les émissions liées au trafic généré par les activités du site restent très faibles, voir non significatives en raison des évolutions technologiques attendues des véhicules* ». Cette assertion n'est pas démontrée par une évaluation rigoureuse des émissions liées à la Zac Pour l'autorité environnementale, le projet ne peut que contribuer à une dégradation de la situation. Par ailleurs, aucune évaluation de l'impact sur la qualité de l'air des zones résidentielles traversées par le trafic routier généré par le projet n'est fournie. Par conséquent, pour l'Autorité environnementale, les conclusions du dossier quant à une absence d'impact significatif du complexe logistique vis-à-vis de la qualité de l'air¹⁸ ne sont pas recevables.

L'Autorité environnementale recommande de procéder à une évaluation rigoureuse des impacts de la Zac sur la pollution de l'air au niveau des habitations affectées par le projet, en phase d'exploitation, à l'aide de mesures spécifiques et d'une modélisation calée sur ces mesures. Elle recommande de faire de même en ce qui concerne le bruit généré par le projet.

2.2.1.3 Pollution lumineuse

Le dossier indique que le site est soumis à une pollution lumineuse générée en grande partie par l'agglomération Lyonnaise. Afin de minimiser sa contribution à cette pollution lumineuse nocturne plusieurs mesures sont envisagées par le porteur du complexe logistique avec notamment des luminaires extérieurs orientés vers le bas et un respect de la réglementation concernant les « *éclairages extérieurs[...] liés à une activité économique et situés dans un espace clos non couvert et semi-couvert, qui [seront] éteints au plus tard 1 heure après la cessation de l'activité et sont rallumés à 7 heures du matin au plus tôt ou 1 heure avant le début de l'activité si celle-ci s'exerce plus tôt* »¹⁹.

Cependant, le dossier précise que « *les activités de négoce et d'e-commerce fonctionneront de 5h à 22h, du lundi au samedi* »²⁰. Ce qui implique donc a priori un éclairage extérieur fonctionnant pendant des

17 Dioxyde de carbone, oxydes d'azote, monoxyde de carbone, hydrocarbures imbrûlés (HC, NOX, HAP) et poussières. Source : étude d'impact

18 Cf EI, p.111

19 Cf EI, p.169

20 Cf EI, p.22

plages nocturnes importantes, potentiellement jusqu'à 23 heures le soir et à partir de 4 heures du matin. L'impact généré par le projet en termes de pollution lumineuse lors de ces plages horaires nocturnes n'est pas évalué dans l'étude d'impact du complexe logistique, en particulier pour les plus proches riverains du site et pour la faune nocturne. Par ailleurs, le dossier ne donne pas d'indications sur l'existence d'éventuelles enseignes sur les façades des bâtiments, ni sur leur éventuel éclairage en période nocturne.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation de la pollution lumineuse générée par le complexe logistique lors des plages nocturnes, en particulier pour les plus proches riverains du site et pour la faune nocturne, et de définir si nécessaire des mesures propres à réduire et si nécessaire compenser cet impact.

2.2.2. Énergie et émissions de gaz à effet de serre

En matière d'énergie le dossier n'explique pas les raisons conduisant à n'utiliser que 30 % de la surface de toiture du bâtiment F1 pour l'implantation de panneaux photovoltaïques alors qu'il semble possible d'utiliser la totalité de la surface et de produire également de la chaleur. Rien n'est proposé concernant les surfaces de parking. Il convient de présenter un bilan énergétique global de la Zac prenant en compte la production et la consommation d'énergie.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan énergétique global de la Zac en tenant compte de la production d'énergie in situ.

Pour les mêmes raisons que celles exposées pour la qualité de l'air, l'Autorité environnementale considère l'étude d'impact comme insuffisante en termes d'évaluation de l'impact du complexe logistique sur le changement climatique. Les recommandations faites concernant l'évaluation de l'impact du complexe logistique sur la qualité de l'air sont par conséquent transposables au sujet des émissions de gaz à effet de serre.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation des incidences de la Zac sur les émissions de gaz à effet de serre tant en phase travaux qu'en phase exploitation en tenant compte de l'ensemble des activités qui y seront conduites.

Enfin, l'étude ne fournit pas de bilan carbone du complexe logistique tenant compte de l'ensemble de ses paramètres : réalisation des bâtiments et des aménagements, trafic de poids lourds, déplacements des salariés, fonctionnement des chaudières et de l'activité de production de masques, panneaux photovoltaïques en toiture, etc.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan carbone total de la Zac.

2.2.3. Paysage

L'étude caractérise les enjeux paysagers du complexe logistique en axant l'analyse sur une simple logique de vu/pas vu fondée sur un faible nombre de prises de vue de mauvaise qualité et non représentatives d'une situation réelle d'observation puisque certaines des photos présentées semblent avoir été prises par un drone. Sur cette base, elle semble considérer que l'enjeu paysager est minime depuis des points de vue situés à proximité du site²¹ mais ne fournit aucune illustration permettant d'étayer ce propos. En particulier, des photos du site depuis l'autre côté de l'autoroute où sont situées les habitations isolées avec potentiellement des vues sur la zone font clairement défaut.

21 Cf EI, p.88

Par ailleurs, le dossier ne qualifie pas les incidences potentielles du complexe logistique sur le paysage depuis des points de vue plus éloignés alors qu'il est permis de s'interroger sur la perception du site depuis les communes situées en bord de Saône par exemple.

L'Autorité environnementale recommande de revoir le volet concernant l'état initial du paysage avant la réalisation du complexe logistique en le complétant par des photographies illustrant les perceptions actuelles du site depuis des points de vue réels tels que les habitations situées de l'autre côté de l'Autoroute A46, ou d'autres points d'observation situés en direction de la Saône. À défaut, l'étude d'impact justifiera d'une absence de visibilité du site depuis ces points de vue.

Les travaux prévus sur les trois lots se feront selon un principe d'équilibre entre les déblais et les remblais. L'étude précise ainsi que 19 000 m³ de terres seront déplacés pour la réalisation des travaux du lot F1. Des terres excédentaires seront alors utilisées sur le lot F3 pour la réalisation de merlons paysagers. L'étude conclut ainsi à un impact paysager résiduel non significatif lié à ces remaniements de terrains. Cependant, l'étude aurait pu utilement être complétée par des insertions paysagères type « avant/après » venant illustrer cet impact non significatif.

Le dossier indique que les constructions et aménagements des trois lots seront réalisés conformément au cahier des charges de la Zac. Un extrait des documents joints au dossier de permis de construire décrit l'aspect du bâtiment du lot F1 selon ces termes : « *visible depuis l'autoroute, le volume du bâtiment reprend les proportions de l'architecture pré-industrielle de la Dombes (corps de ferme à la silhouette horizontale et massive reprenant des façades en pisé sur socle de pierre du pays).* ».

Le dossier cherche à montrer que l'impact paysager principal du complexe logistique se situe au niveau de l'autoroute, et retient néanmoins, sans réelle justification, un impact résiduel faible depuis ce point de vue du fait de la mise en œuvre de mesures de réduction telles que les aménagements paysagers et la végétalisation du site. Cependant, au regard des aménagements paysagers envisagés, qui laissent finalement une place importante aux vues sur le bâti depuis l'autoroute, l'Autorité environnementale s'interroge quant à la volonté du porteur de projet de limiter la visibilité des bâtiments logistiques, en particulier des lots F1 et F2, l'étude d'impact de la Zac mentionnant clairement l'effet « vitrine » recherché le long de l'autoroute. Ainsi, les réflexions menées dans le dossier quant à l'éventuel impact paysager du complexe logistique depuis l'autoroute sont de nature à passer sous silence l'absence d'étude de l'impact paysager du projet depuis des points de vue d'importance tels que les habitations situées de l'autre côté de l'autoroute, voire depuis les communes situées en bord de Saône. Aucune insertion paysagère du complexe logistique depuis ces points de vue n'est fournie par le dossier.

Dans ces conditions, la description de l'aspect du bâtiment du lot F1 selon laquelle : « *visible depuis l'autoroute, le volume du bâtiment reprend les proportions de l'architecture pré-industrielle de la Dombes (corps de ferme à la silhouette horizontale et massive reprenant des façades en pisé sur socle de pierre du pays).* » est, en tout état de cause, de nature à fausser l'appréciation du projet par le public.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le volet de l'étude d'impact par des photomontages illustrant les incidences paysagères du complexe logistique en axant la réflexion sur des points de vue à enjeu tels que les habitations situées de l'autre côté de l'autoroute.

Par ailleurs, l'effet « vitrine » recherché le long de l'autoroute pose question quant à l'éventuelle implantation d'enseignes sur la façade des bâtiments, et quant à l'impact de celles-ci sur le paysage ou sur la sécurité routière. Le dossier n'indique rien à ce sujet, et les insertions paysagères ne font apparaître aucune enseigne.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des éléments concernant les possibilités d'implantation d'enseignes sur les façades des bâtiments logistiques en bordure d'autoroute, ainsi que l'impact paysager de ces éventuelles enseignes.

2.2.4. Gestion des eaux

L'étude d'impact du complexe logistique rappelle les enjeux mis en évidence par l'étude d'impact de la Zac concernant les eaux de surface et les eaux souterraines. En particulier, elle rappelle l'existence de deux masses d'eau souterraines au droit du projet : les formations plio-quadernaires et morainiques de la Dombes sur un premier niveau, dont l'étude indique qu'il s'agit d'une « réserve d'eau peu vulnérable, mais à protéger »²², et les formations molassiques de la Dombes et de la Bresse plus en profondeur. Aucun enjeu n'est identifié pour le complexe logistique en termes d'eaux superficielles.

La gestion des eaux pluviales est identifiée comme une priorité lors de la phase de chantier. Des mesures classiques seront mises en œuvre afin d'éviter l'infiltration de polluants, avec notamment des opérations de remplissage des réservoirs des véhicules de chantier effectuées sur une zone étanche, ou encore le déploiement de kits anti pollution dans ces véhicules. Pour l'Autorité environnementale, ces mesures apparaissent appropriées à limiter le risque de pollution des eaux souterraines en phase de travaux.

En phase de fonctionnement de l'activité logistique, les eaux usées du bâtiment du lot F1 seront orientées vers le réseau de la Zac, lequel sera raccordé à la station d'épuration de Mionnay dont le dossier indique qu'elle sera en mesure de traiter ces eaux usées supplémentaires. Le dossier indique par ailleurs que « les eaux de lavages des cellules, des locaux annexes et les eaux de purges de certains équipements sont assimilées à des eaux domestiques et seront également collectées puis envoyées vers la STEP de Mionnay. Elles ne présenteront pas de pollution particulière »²³. Pour l'Autorité environnementale, cette affirmation n'est pas suffisamment étayée, en l'absence de précisions dans le dossier sur les produits qui seront stockés dans le site ou sur leur mode de manutention. Le dossier ne permet donc pas de conclure quant à l'absence de polluants non admissibles²⁴ par une station d'épuration dans les eaux de lavage de l'intérieur du bâtiment logistique du lot F1.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des éléments permettant de conclure à l'admissibilité des eaux de lavage des cellules des bâtiments du complexe logistique par la station d'épuration de Mionnay. En cas contraire, l'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en indiquant la façon dont ces effluents seront traités et de garantir qu'ils ne seront pas renvoyés au milieu naturel.

Les eaux pluviales de toiture et de voiries du bâtiment du lot F1 seront orientées vers trois bassins de rétention interconnectés ayant la capacité d'absorber le volume généré sur la surface du lot F1 par une pluie trentennale, soit 1 596 m³ à l'échelle du lot F1. Ces bassins sont également dimensionnés pour supporter les eaux d'extinction d'un éventuel incendie du site. Ils seront équipés de séparateurs d'hydrocarbures²⁵ en amont des bassins 1 et 3 par lesquels transiteront les eaux pluviales avant d'être orientées vers les bassins de récupération et d'infiltration des eaux pluviales de la Zac situés immédiatement au nord du lot F1.

Les données sur la gestion des eaux pluviales ne sont pas encore fournies concernant les lots F2 et F3. L'étude d'impact devra être actualisée sur ce point dans le cadre des demandes d'autorisations nécessaires à la réalisation de l'ensemble du projet de Zac, en particulier eu égard à la superficie projetée des bâtiments.

22 Cf EI, p.40

23 Cf EI, p.30

24 Hydrocarbures par exemple

25 Séparateurs de classe 1, réduisant la quantité d'hydrocarbures dans l'eau à 5 mg/l en sortie. Source : Dossier d'étude d'impact.

2.2.5. Milieux naturels et biodiversité

L'étude d'impact rappelle que le site de la Zac est localisé au niveau d'un corridor écologique identifié par le Sradet Auvergne-Rhône-Alpes²⁶ comme « à préciser, préserver ou restaurer selon sa fonctionnalité écologique » .

Cependant, l'étude d'impact du complexe logistique indique qu'« il n'a pas été observé d'indices de fréquentation significative du secteur par la faune laissant penser qu'un axe de déplacement se démarque au droit du site, d'autant que l'autoroute constitue à cet endroit une barrière quasi-imperméable. ». Elle retient donc peu d'enjeux en la matière, insistant notamment sur le fait que les aménagements paysagers envisagés au sein de la Zac ainsi que des lots destinés au complexe logistique permettraient une connectivité de la Zac avec le bois du Riollet situé immédiatement à l'Est. Elle rappelle également les mesures envisagées par la Zac concernant ces enjeux et qui devraient être mises en œuvre lors de l'aménagement de la zone, donc simultanément avec l'aménagement du lot F1, voire en amont de l'aménagement des lots F2 et F3 d'après le planning qui semble se dégager du dossier²⁷. Elle ne fait pas référence aux prescriptions du schéma de cohérence territorial et du plan local d'urbanisme en la matière.

En outre, le sujet de l'établissement d'un corridor écologique transversal à l'axe autoroutier est traité, selon l'Autorité environnementale, de manière trop succincte par l'étude d'impact. Ce point avait déjà été relevé dans le précédent avis de l'Ae du 29 septembre 2020 concernant l'actualisation de l'étude d'impact de la Zac et qui indiquait notamment que cette actualisation « ne contribue en rien à l'examen des potentialités de réhabilitation de ce corridor à restaurer ». Il en est de même concernant le présent dossier qui ne présente aucune réflexion à ce sujet. Les services de l'État insistent sur ce point.

L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de présenter les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur le corridor écologique au sein duquel il s'implante. Elle recommande à l'État de renforcer la réflexion sur la restauration du corridor écologique transversal à l'autoroute et cartographié comme la franchissant.

2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus au regard des différentes options possibles, notamment vis-à-vis des objectifs de protection de l'environnement

La justification du développement de cette activité peine à convaincre, compte tenu notamment des enjeux actuels relatifs au développement durable et à la réduction de la contribution humaine au changement climatique. Pour l'Autorité environnementale, cette opération apparaît ainsi être principalement fondée sur une localisation potentiellement intéressante vis-à-vis des dessertes routières, au détriment des enjeux environnementaux.

L'étude d'impact du complexe logistique rappelle le contexte économique du secteur et les objectifs de la Zac : « ce territoire, constitué d'un plateau en partie occupé par les étangs de la Dombes et de sa côtère ouest qui se termine avec la rencontre de la Saône, concentre également de nombreuses activités économiques, notamment commerciales et artisanales, grâce à un tissu de petites et moyennes entreprises.

26 « Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), créé par la loi Notre de 2015, est le nouveau cadre de la planification régionale en matière d'aménagement du territoire. Il intègre le schéma régional d'aménagement et d'égalité des territoires (SRADT) auquel il se substitue, mais également d'autres documents de planification : schéma régional des infrastructures et des transports, schéma régional de l'intermodalité, schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et plan régional de prévention des déchets. [...] Le SRADDET doit définir les objectifs obligatoires régionaux, [...] en matière [...] de protection et de la restauration de la biodiversité fondés sur l'identification des espaces formant la trame verte et bleue » Source : www.actu-environnement.com

27 Cf EI, p.144 et 145 : « Les travaux des bâtiments F1 seront réalisés en même temps que les travaux de la Zac, tandis que les bâtiments F2 et F3 seront réalisés une fois que les travaux d'aménagement de la ZAC seront effectués. »

Un des enjeux du territoire consiste à étoffer ce tissu économique, en essayant de répondre favorablement aux nouvelles demandes d'implantation. ²⁸ » .

L'étude d'impact du complexe logistique n'illustre pas les démarches menées pour la recherche d'éventuels lots disponibles dans d'autres Zac existantes dans ce secteur géographique, notamment sur des sites connectés aux réseaux ferroviaires. Ainsi, elle ne démontre pas que le projet ne contribue pas à une consommation d'espace qui serait contraire à l'objectif national de « zéro artificialisation nette » des territoires décliné dans l'instruction interministérielle du 29 juillet 2019²⁹ et repris dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Auvergne-Rhône-Alpes. Il en est de même pour les émissions de gaz à effet de serre, étant donné le caractère routier de la logistique facilité par le projet.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une description des scénarios envisagés par le porteur de projet (et notamment des différents sites d'implantation) et de ses critères et réflexions ayant conduit au choix retenu d'implantation de son projet.

Enfin, le projet n'apparaît pas compatible avec la vocation initiale de la Zac qui prévoyait notamment de « *permettre l'accueil d'activités en limitant les lieux de stockage, les activités logistiques ou les commerces générateurs de flux importants* ³⁰ ». Ces éléments avaient d'ailleurs servi de motivation à l'arrêté du 29 mai 2017 du préfet de l'Ain déclarant d'utilité publique l'acquisition de ces terrains par la communauté de communes de la Dombes. Cet arrêté prenait en effet en considération l'objectif du projet de Zac d'« *assurer l'accueil d'activités en limitant les lieux de stockage, les activités logistiques ou les commerces générateurs de flux importants et, pour les commerces, en les ciblant pour ne pas concurrencer le commerce de proximité des centres-bourgs* ³¹ ». Le complexe logistique apparaît donc en contradiction avec les éléments d'information ayant fondé l'arrêté déclarant d'utilité publique la création de cette Zac.

L'Autorité environnementale recommande de démontrer la compatibilité de l'opération avec les termes de l'arrêté déclarant d'utilité publique la création de la Zac

2.4. Articulation du projet avec les documents de planification

Le dossier étudie la compatibilité du projet avec les différents documents de planification, dont le plan local d'urbanisme de la commune de Mionnay, ou encore le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée³². En revanche, comme évoqué plus haut dans le présent avis (cf paragraphe 2.1.4.) il peine à convaincre quant à sa compatibilité avec le Srdet. En outre, l'implantation retenue pour le projet s'avère incompatible avec la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise 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 ».

28 Cf EI, p.228

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

30 Cf Étude d'impact de la Zac, mars 2015, p.15

31 Cf p.7 de l'Arrêté du préfet de l'Ain du 29 mai 2017 déclarant d'utilité publique au profit de la communauté de communes de la Dombes, le projet d'acquisition de terrains nécessaires au projet d'aménagement de la Z.A.C Parc d'Activités Économiques de la Dombes sur la commune de Mionnay et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de cette commune.

32 « *Les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) fixent pour chaque grand bassin hydrographique les orientations fondamentales pour favoriser une gestion équilibrée de la ressource en eau entre tous les usages (citoyens, agriculteurs, industriels). Concrètement, les SDAGE développent 3 points :*

- *diagnostic : état des milieux, usages à satisfaire, impacts des actions passées sont analysés pour identifier les enjeux sur chaque bassin ;*

- *objectifs : à la lumière des enjeux, des objectifs sont fixés que les dispositions du SDAGE devront permettre d'atteindre ;*

- *mesures : le SDAGE énonce les mesures concrètes à prendre pour atteindre les objectifs, et fixe éventuellement des obligations de résultat.*

Les SDAGE contiennent un certain nombre de points communs, mais chacun intègre également des aspects propres à son bassin. »

Source : www.actu-environnement.com

L'Autorité environnementale recommande de s'assurer de la compatibilité du projet avec les plans et schémas d'aménagement en vigueur.

Il indique par ailleurs être « compatible avec le PPA³³ de l'agglomération lyonnaise » alors qu'aucune mesure n'est présentée par le dossier pour réduire l'impact du projet sur la qualité de l'air. Le plan de prévention comporte notamment une disposition invitant les entreprises de plus de 250 salariés à mettre en œuvre un plan de déplacement d'entreprise. Aucune action en ce sens n'est présentée dans le dossier ., Si le bâtiment du lot F1 n'accueillera que 120 salariés, rien n'empêche le maître d'ouvrage de se saisir de cette opportunité offerte par le PPA et la proximité d'autres entreprises, sans y être contraint.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des dispositions prises pour limiter l'usage de la voiture individuelle par les futurs salariés des bâtiments logistique et offrir à ces derniers des solutions alternatives de moindre impact environnemental.

2.5. Méthodes utilisées et auteurs des études

Les méthodes utilisées pour les différentes parties du dossier sont décrites par le dossier. Les études prises en compte sont jointes au dossier, le lecteur pouvant ainsi s'y référer en cas de besoin. Leurs auteurs sont correctement identifiés.

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

Le résumé non technique de l'étude d'impact est relativement bref et ne rend pas plus aisée l'appropriation du dossier que l'étude d'impact elle-même, car il se compose essentiellement de tableaux des enjeux du site et des mesures envisagées par le porteur de projet et ne comporte que peu d'illustrations. Il ne présente par exemple aucune insertion paysagère correcte du projet depuis des points de vue susceptibles d'être accessibles au public.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique sur la base des recommandations formulées dans le présent avis, pour une meilleure appropriation du dossier par le public.

33 « À l'échelle d'un territoire (agglomération...), le plan de protection de l'atmosphère (PPA) a pour objectif de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air. Pour cela, il définit les objectifs permettant de ramener, à l'intérieur de ce territoire, les niveaux globaux de concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux valeurs limites ou, lorsque cela est possible, à un niveau conforme aux valeurs cibles. » Source : site internet outil2amenagement.cerema.fr