



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur le projet de plateforme logistique
pour le stockage de marchandises non alimentaires
présenté par la société LIDL SNC sur la commune de
Donzère (26)**

Avis n° 2020-ARA-AP-1086

Avis délibéré le 25 mai 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 25 mai 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plateforme logistique pour le stockage de marchandises non alimentaires présenté par la société LIDL SNC sur la commune de Donzère (26).

Ont délibéré : Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Yves Majchrzak, Jean Paul Martin, Yves Sarrand, Eric Vindimian, Véronique Wormser

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 21 avril 2021¹ par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale

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

Conformément aux dispositions du III du même article, les services de la préfecture de la Drôme, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés.

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.

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.

¹ Après compléments apportés au dossier initial reçu le 3 décembre 2020.

Synthèse de l'Avis

La société Lidl SNC² projette la réalisation d'une plateforme logistique sur la commune de Donzère (26) dans la zone d'activité des éoliennes qui s'étend actuellement vers le sud avec une mise en compatibilité récente du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune. Le projet d'une autre plateforme logistique plus importante portée par la société ITM (Intermarché)³ est actuellement en cours de construction. Cette zone d'activité est bordée à l'ouest par la route nationale 7 et à l'est par l'autoroute A7 et la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV).

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

- la qualité de l'air et le bruit du fait du trafic généré dans un secteur comportant des activités sur les terrains voisins mais également des habitations à quelques centaines de mètres ainsi que des zones plus densément peuplées, plus éloignées mais situées le long des axes de circulation qui seront empruntés par les poids lourds ;
- les milieux naturels et la biodiversité du fait notamment de la présence d'espèces protégées
- la ressource en eau compte tenu de l'usage de celle-ci dans le cadre des activités mises en œuvre, et des volumes d'eaux usées et d'eaux pluviales à traiter ;
- les espaces non artificialisés, au vu des dimensions du projet ainsi que des réflexions du porteur de projet justifiant les choix retenus ;
- les risques, notamment sanitaires du fait de la pollution générée par le projet, ou d'incendie et de la proximité avec le projet ITM;
- la gestion des déchets au regard de l'activité annoncée en la matière par le porteur de projet et du trafic induit.

L'étude d'impact identifie un certain nombre de thématiques environnementales pertinentes et comprend des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser une partie des impacts du projet sur l'environnement.

Cependant, elle ne permet pas réellement de faire la lumière sur l'impact du trafic généré par le projet sur la qualité de l'air ou le contexte sonore et donc sur la santé du fait d'une méthodologie se fondant trop sur des hypothèses, non justifiées, et pas assez sur des mesures précises relevées d'une part au droit du site du projet et d'autre part au droit des zones qui seront traversées par les poids lourds.

Elle ne permet pas non plus de conclure à une absence d'impact quantitatif sur la ressource en eau potable, ni sur la capacité de traitement des eaux usées générées par le projet par la station d'épuration locale, au regard notamment de l'exploitation prochaine de l'entrepôt logistique voisin (ITM) qui sera lui-même un consommateur d'eau important.

Les choix retenus par le porteur de projet concernant notamment la nécessité de trier les déchets originaires des sites desservis sur le futur site de Donzère ne sont pas justifiés au regard des incidences environnementales.

² Société en Nom Collectif

³ Objet de l'[avis MRAe ARA n°2019-1R1-AP-824](#) en date du 14 octobre 2019

Enfin, le dossier ne présente pas de bilan carbone (et en particulier pas d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre) sérieux et aucune démarche de compensation de l'artificialisation des sols n'a été menée.

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

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	6
1.1. Contexte.....	6
1.2. Présentation du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	9
2. Analyse de l'étude d'impact.....	9
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	9
2.1.1. Cadre de vie et paysage.....	9
2.1.2. Milieux naturels et biodiversité.....	10
2.1.3. Ressource en eau.....	11
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	12
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	13
2.3.1. Cadre de vie.....	13
2.3.2. Milieux naturels et biodiversité.....	17
2.3.3. Ressource en eau.....	18
2.3.4. Consommation d'espace.....	19
2.3.5. Risques.....	19
2.3.6. Contribution du projet à l'accélération du réchauffement climatique.....	20
2.3.7. Gestion des déchets.....	20
2.4. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	20

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

Le projet objet du présent avis concerne la réalisation d'une plateforme logistique de produits non alimentaires pour la société Lidl sur la commune de Donzère, sur un terrain d'environ 14 hectares. Il est situé à une dizaine de kilomètres au sud de Montélimar, dans la zone d'activité des éoliennes⁴ qui s'étend également plus au nord sur la commune de Malataverne. Cette zone, bordée par la route nationale 7 à l'ouest et l'autoroute A7 et la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) à l'est, accueille de nombreuses activités, notamment des secteurs de la construction, des transports, de la logistique, ou encore du recyclage.

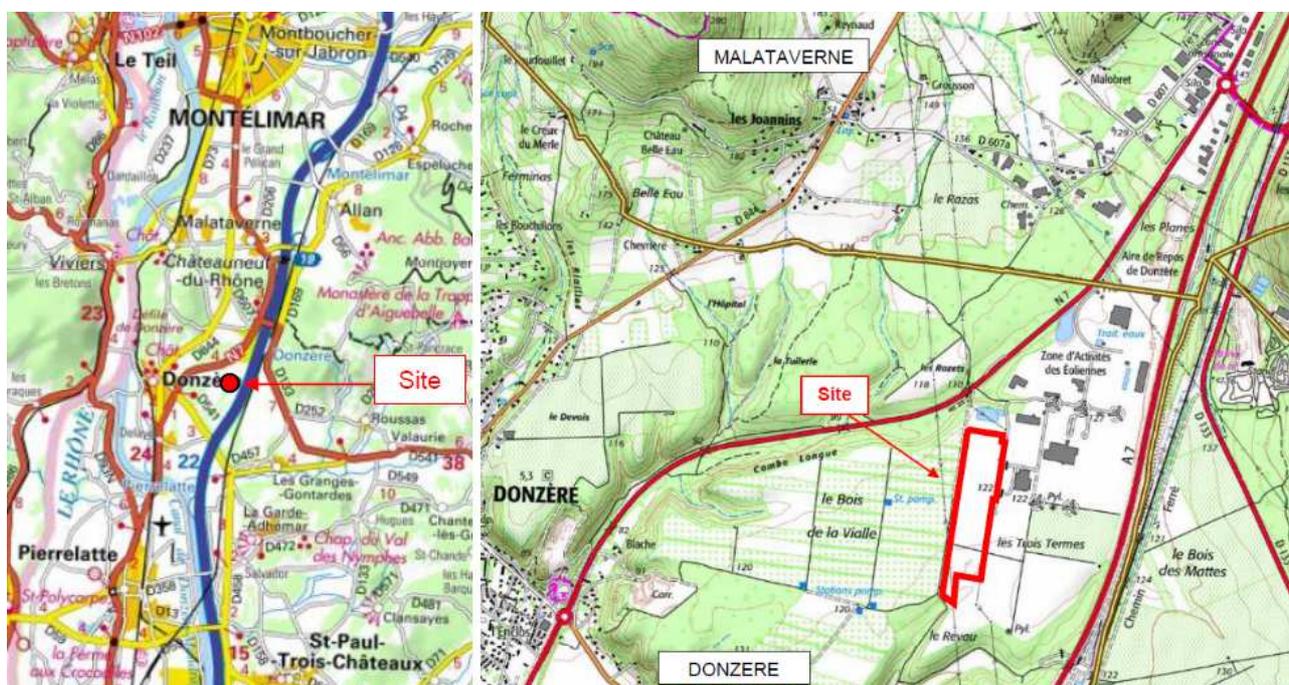


Figure 1: Localisation du site objet du projet et de la zone d'activité des éoliennes

Les terrains situés à l'ouest du site font l'objet d'une exploitation agricole (vergers). Selon le dossier les parcelles du projet ne sont plus exploitées depuis 2010. Les habitats actuels correspondent principalement à une friche agricole remaniée par des fouilles archéologiques en 2013. L'habitation la plus proche est située à environ 600 mètres au sud du site⁵.

⁴ Qui tient son nom du parc éolien qui y est implanté.

⁵ Les autres habitations les plus proches sont situées dans des hameaux, souvent rattachés à des exploitations agricoles et situées à : 1,1 km au Nord (Chemin du Valadas), 1,5 km au Nord-Ouest (Chemin des Rozets), 1,5 km à l'Ouest (lieu-dit « Blache »).

Figure 2: Localisation du projet dans la partie sud de la zone d'activité des éoliennes et localisation du projet ITM voisin
(Source : Notice technique, p.23)



Des terrains situés immédiatement à l'est du projet ont fait l'objet d'une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) pour l'extension de la zone d'activité des éoliennes vers le sud sur environ 14 hectares. L'Autorité environnementale s'est prononcée quant à cette mise en compatibilité le 21 mai 2019⁶, ainsi que le 14 octobre 2019 au sujet du projet de plateforme logistique présenté par la société ITM Logistique Alimentaire Internationale⁷ sur près de 28 hectares en partie sud de la zone des éoliennes et immédiatement à l'est des terrains objet du projet étudié dans le présent avis. La plateforme logistique de la société ITM, classée Seveso seuil bas⁸, est actuellement en cours de construction. L'étude d'impact est fournie dans le cadre d'une demande d'autori-

6 Lien vers l'avis de la MRAe Auvergne-Rhône-Alpes: [avis_dpmmc_plu_donzere_26.pdf](#)

7 Lien vers l'avis de la MRAe Auvergne-Rhône-Alpes concernant ce projet : [Avis MRAe Plateforme ITM](#)

8 Nom générique d'une série de directives européennes relatives à l'identification des sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. Les établissements industriels concernés sont classés en « Seveso seuil haut » ou en « Seveso seuil bas » selon leur aléa technologique, dépendant des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent.

sation d'exploiter une plateforme logistique située à Donzère, installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), et d'une demande de permis de construire⁹. La mise en compatibilité du PLU concernait également une modification de règlement du PLU devant permettre l'implantation de trois bâtiments d'activités logistiques : celui de la société ITM, et deux autres sur le tènement objet du projet de la société Lidl qui ne comporte finalement qu'un seul bâtiment. Ce projet d'extension sud de la zone d'activité des éoliennes a par ailleurs fait l'objet le 12 juin 2020 d'un arrêté préfectoral portant dérogation conformément aux dispositions du code de l'environnement pour permettre la capture ou l'enlèvement, la destruction et la perturbation intentionnelle d'espèces animales protégées, ainsi que la destruction, l'altération ou la dégradation de leurs sites de reproduction, ou de leurs aires de repos. Cette dérogation a été rendue sur la base d'un dossier différent de celui soumis à l'Autorité environnementale prévoyant la réalisation de deux bâtiments logistiques distincts sur le tènement faisant aujourd'hui l'objet du projet de la société Lidl. Cet arrêté devra faire l'objet d'un transfert avec une éventuelle actualisation au bénéfice de la société Lidl.

Les annexes de l'étude d'impact ne comportent aucun sommaire paginé ni aucune articulation ou renvoi commode aux autres évaluations réalisées lors de la modification du PLU et pour la demande de « dérogation espèces protégées »

1.2. Présentation du projet

Ce projet de base logistique concerne des produits non alimentaires¹⁰. L'entrepôt logistique, d'une emprise au sol de 66 479 m² d'une longueur de 620 m, et d'une hauteur maximale de 19 mètres, comprendra neuf cellules de stockage de 5 830 m² chacune et une dalle mécanisée pour le déconditionnement et le reconditionnement de produits¹¹ au centre du bâtiment sur une surface de 11 660 m². Une cellule sera également dédiée au transit, au tri et au regroupement des déchets de l'entrepôt ainsi que des sites desservis¹². Le bâtiment comprendra également des bureaux et des locaux sociaux, des locaux techniques (chaudière et local défense incendie avec réserves d'eau incendie associées notamment). Il sera équipé de panneaux photovoltaïques en toiture de dix cellules, soit une superficie de 16 500 m² pour une puissance de 3,1 MWc¹³.

Le terrain sera aménagé avec des voiries permettant la circulation sur l'ensemble du pourtour du bâtiment afin d'accéder aux quais de déchargement, 120 places de stationnement pour les véhicules légers et 39 pour les poids lourds, un bassin de régulation des eaux pluviales et des espaces verts. Ainsi, 109 817 m² au total seront imperméabilisés.

Le site accueillera une centaine d'employés : les 80 employés de la partie entrepôt effectueront des roulements afin que l'activité soit continue (24 h/24) du lundi au samedi. Le personnel de la partie bureau travaillera de 8h00 à 18h00 du lundi au vendredi.

L'activité du site, est soumise à autorisation au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement pour les rubriques 1450-1, 1510-1 et 4801-1. L'activité est également soumise à enregistrement ou à déclaration pour différentes rubriques dont la rubrique

9 L'étude d'impact fournie à l'appui du permis de construire est une version antérieure de celle fournie dans le dossier de demande d'autorisation environnementale et devra être remplacée par cette dernière dans l'enquête publique.

10 Accessoires de cuisine, bricolage, vêtements, vaisselle, électroménager, outillage, jouets, articles de sport, textiles, allumes-barbecue, charbon de bois, whisky, alcools anisés, peintures, produits d'entretien. Source : dossier

11 En effet, une partie des produits mis en vente dans ses magasins par la société sont saisonniers (exemple : jardinage) et les invendus de fin de saison sont rapatriés vers l'entrepôt logistique afin d'y être regroupés dans l'attente de la prochaine saison.

12 Plastiques, cartons, papiers, bois en provenance des sites desservis. Source : dossier.

13 Cf notice technique p.29

2714.1 : « Installation de transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux de papiers/cartons, plastiques, caoutchouc, textiles, bois (enregistrement) »

1.3. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet, accentués du fait des effets cumulés du projet avec ceux du projet logistique de la société ITM, sont : ;

- la qualité de l'air et le bruit du fait du trafic généré dans un secteur comportant des activités sur les terrains voisins mais également des habitations à quelques centaines de mètres ainsi que des zones plus densément peuplées, plus éloignées mais situées le long des axes de circulation qui seront empruntés par les poids lourds ;
- les milieux naturels et la biodiversité du fait notamment de la présence d'espèces protégées
- la ressource en eau compte tenu de l'usage de celle-ci dans le cadre des activités mises en œuvre, et des volumes d'eaux usées et d'eaux pluviales à traiter ;
- les espaces non artificialisés, au vu des dimensions du projet ainsi que des réflexions du porteur de projet justifiant les choix retenus ;
- les risques, notamment sanitaires du fait de la pollution générée par le projet, ou d'incendie et de la proximité avec le projet ITM ;
- la gestion des déchets au regard de l'activité annoncée en la matière par le porteur de projet et du trafic induit.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

2.1.1. Cadre de vie et paysage

L'étude d'impact du projet rappelle le contexte très marqué de ce secteur géographique en termes de **pollution de l'air** et d'émissions de gaz à effet de serre liées au **trafic routier** très important notamment sur l'autoroute A7 et la route nationale 7. Elle indique que selon le bilan global ATMO AURA 2019, ce trafic est responsable de 77 % des émissions en oxydes d'azote de la zone, ainsi que de 14 % des émissions de particules fines dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres (PM₁₀) et de 16 % des particules fines dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres (PM_{2,5}). Ces données générales pour le département de la Drôme, ne sont pas spécifiques à des segments routiers particuliers.

Le dossier présente également les résultats des mesures d'ozone (O₃) des stations de mesure de la qualité de l'air de Valence et de Pierrelatte. Les valeurs guides définies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour la protection de la santé sont régulièrement dépassées.

En revanche, le dossier ne présente pas de mesures précises de la qualité de l'air au droit du site du projet ainsi que le long des voiries principales qui seront empruntées par le trafic généré et qui pourraient servir de base à l'évaluation des impacts du projet. En effet, elle s'en remet aux relevés des stations de mesure de la qualité de l'air des communes de Valence et de Pierrelatte et ne fait qu'estimer¹⁴ les émissions de polluants théoriquement générées par le trafic routier ayant fait l'ob-

14 Le dossier indique en p.178 que « La méthodologie utilisée pour évaluer les rejets atmosphériques relatifs au trafic routier est la dernière version de l'outil développé par l'ADEME. Cet outil français est adapté à l'échelle locale type tronçon de route. Il existe d'autres méthodes/logiciels plus récents tel que COPERT V qui peuvent être déployés. Toutefois, l'échelle pertinente pour la méthodologie COPERT est une échelle nationale (ex :études d'impact sur des
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet de plateforme logistique pour le stockage de marchandises non alimentaires présenté par la société LIDL SNC
sur la commune de Donzère (26)

jet de comptages sur la nationale 7 entre le giratoire permettant l'accès à la partie sud de la zone d'activité des éoliennes et l'échangeur permettant l'accès à l'autoroute A7 environ quatre kilomètres plus au nord. Elle ajoute à ces estimations le trafic qui sera généré sur ce tronçon par l'activité de la plateforme logistique voisine en cours de construction.

Il subsiste donc des incertitudes quant à la caractérisation réelle de l'état initial de la qualité de l'air au droit du site du projet ainsi que le long des premiers kilomètres d'itinéraires routiers susceptibles d'être empruntés par les poids lourds en direction et depuis ce site. Par ailleurs, l'étude retient comme base certaines mesures des stations datant de l'année 2020 ce qui n'apparaît pas pertinent dans la mesure où le trafic routier a été moins important du fait de l'épidémie de covid 19.

Le **contexte sonore** est également fortement marqué par ce trafic routier. L'étude d'impact met notamment en évidence que le site objet du projet est concerné par la bande de 150 mètres affectée par le bruit de la route nationale 7. Elle présente un état initial du bruit en 2 points du site. En revanche, n'est produit aucun état initial du contexte sonore concernant des zones habitées susceptibles d'être traversées par le trafic généré par l'opération, en particulier le long de la route nationale 7, au nord comme au sud du site du projet dans la traversée de Malataverne ou de Donzère par exemple.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de la qualité de l'air et du bruit par des mesures précises et actualisées, à réaliser au droit du site du projet et des zones résidentielles situées en bordure des premiers kilomètres des itinéraires susceptibles d'être empruntés par les poids lourds en relation avec le projet, notamment au niveau des zones résidentielles des communes de Donzère et de Malataverne le long de la route nationale 7.

S'agissant de l'état initial du **paysage**, l'étude d'impact présente plusieurs photographies de points de vue sur le site, de qualité médiocre car trop petites, et toujours prises depuis les grands axes routiers. Elle ne précise pas si d'autres points de vue éventuels existent, par exemple depuis des habitations, ou des chemins situés plus en hauteur. L'étude d'impact mériterait d'être plus complète sur ce sujet. À défaut, elle devrait mieux justifier que les points de vue choisis sont les plus pertinents pour juger par la suite des impacts paysagers du projet.

2.1.2. Milieux naturels et biodiversité

L'étude d'impact met en évidence que le projet est situé en dehors des périmètres de protection réglementaires ou d'inventaires relatifs à la biodiversité¹⁵.

Au regard des cartographies du SRCE¹⁶ Rhône-Alpes désormais intégrées dans le Sraddet¹⁷ Auvergne-Rhône-Alpes, l'étude indique que le projet n'est ni localisé au niveau d'un réservoir de biodiversité, ni au niveau d'un corridor écologique. Cependant, l'Autorité environnementale souligne que les cartographies issues du Sraddet, et présentées dans le dossier, indiquent que le site du projet est localisé au niveau d'« *espaces agricoles participant de la fonctionnalité écologique du territoire* », précisant que « *la connaissance de leur niveau réel de perméabilité reste à préciser* ».

grands projets d'infrastructures routières....) non adaptée à l'échelle du projet LIDL (étude d'impact sur un linéaire de voie de 4 km environ). »

15 Zones Natura 2000, ZNIEFF, périmètre d'arrêté préfectoral de protection de biotope, etc.

16 Schéma régional de cohérence écologique. Le SRCE a été remplacé par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) Auvergne-Rhône-Alpes, adopté par le Conseil régional les 19 et 20 décembre 2019 et approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020.

17 Schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires

Par ailleurs, ces cartes montrent la présence de réservoirs de biodiversité de part et d'autre de l'autoroute A7 et de la vallée du Rhône. Des corridors écologiques à remettre en bon état, figurés par des flèches de principe, relient ces réservoirs de biodiversité selon une direction est-ouest. La version actuelle du PLU ne traduit pas les orientations annexes du Srdet sur cette question.

Ainsi, et contrairement aux conclusions de l'étude indiquant notamment que le réservoir de biodiversité situé à un kilomètre à l'est du site du projet en est « *déconnecté* » du fait de la présence de l'autoroute, le site objet du projet est situé au sein d'un espace à enjeu pour la faune ce dont témoignent les inventaires réalisés en 2019 dans le cadre du projet d'agrandissement de la zone d'activité vers le sud et la démarche de demande de dérogation concernant l'atteinte aux espèces protégées qui ont montré l'existence d'une biodiversité à préserver au niveau du site du projet, notamment en termes d'avifaune, de chiroptères et de reptiles.

L'Autorité environnementale recommande à la collectivité compétente en matière d'urbanisme de traduire dans le PLU les orientations du Srdet en matière de biodiversité. Elle recommande au maître d'ouvrage de revoir en conséquence les conclusions du dossier relatives aux enjeux que représentent les fonctionnalités du site du projet en termes de biodiversité.

Pour l'Autorité environnementale, l'un des enjeux du projet concernant la biodiversité réside dans le fait que la dérogation concernant l'atteinte aux espèces protégées a été obtenue sur la base d'un scénario comportant deux bâtiments distincts sur le tènement objet du projet. De même, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) des impacts sur la biodiversité ont été définies sur la base de ce scénario. Il s'agit par conséquent d'apprécier si le projet objet du présent avis est de nature à modifier les impacts sur la biodiversité et à rendre nécessaire d'adapter les mesures ERC définies.

2.1.3. Ressource en eau

En termes d'**eaux souterraines**, le dossier indique qu'il n'existe pas de Schéma d'aménagement et de gestion des eaux sur le périmètre du projet et qu'au regard du Sdage Rhône-Méditerranée le site du projet est situé au droit de trois masses d'eau souterraines superposées. Compte tenu cependant de la profondeur de ces masses d'eau et de la localisation du site du projet en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau, il n'est pas retenu d'enjeu particulier en la matière. Concernant les **eaux de surface**, le dossier rappelle que le projet n'est situé à proximité d'aucun cours d'eau.

Le dossier présente les capacités de la station des Ribières alimentant le secteur en **eau potable**. D'après le dossier, cette capacité est de « *2 700 m³ par jour soit 985 500 m³ par an pour une consommation (volume produit), de 468 902 m³ en 2018.* » Cependant, aucune précision n'est fournie quant aux éventuelles variations de la disponibilité de cette ressource en eau, notamment lors des épisodes de sécheresse.

L'étude d'impact présente également certaines caractéristiques de la station d'épuration des **eaux usées** de la commune de Donzère à laquelle est notamment raccordée la zone d'activité des éoliennes. Sa capacité de traitement est de 13 050 équivalents habitants. En revanche, elle ne précise pas le nombre d'équivalents habitants dont la station traite actuellement les effluents.

L'Autorité environnementale recommande de préciser la disponibilité en eau potable lors des épisodes de sécheresse, ainsi que le nombre d'équivalents habitants dont les eaux usées sont actuellement traitées par la station d'épuration de Donzère.

Ces éléments, qui sont un préalable indispensable à l'évaluation des impacts du projet concernant la ressource en eau, devront prendre en compte la plateforme logistique voisine en cours de construction. (cf. partie incidences)

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

Le dossier manque de détails quant aux motivations relatives à la localisation du projet. Il indique simplement que « *le positionnement de cette nouvelle base à Donzère a été déterminé après la réalisation d'une étude barycentrique des entrepôts collectés du secteur de Toulouse, Nice et Lyon* »¹⁸. Ceci laisse entendre que le projet d'entrepôt logistique vient en complément d'autres entrepôts déjà existants localement et que l'objectif qu'il remplit est donc d'alimenter ces entrepôts et non des magasins. Dans ce contexte, la nécessité du projet est insuffisamment justifiée et la consommation d'espace qu'il induit alors même que la société dispose déjà de « *25 plateformes logistiques à travers la France* »¹⁹ n'est pas développée. De même l'absence de démonstration d'une réflexion quant à la recherche de solutions alternatives, qu'il s'agisse d'une absence de projet, d'une autre localisation, ou d'un mode de transports alternatif à la route est insuffisante.

Aucune explication ne vient par ailleurs développer la nécessité, au regard de ses incidences environnementales, de trier et regrouper les invendus au sein de ce nouveau projet²⁰ plutôt que de les laisser en magasin, voir au sein des plateformes logistiques « de proximité » déjà existantes en France. En effet, ce procédé à l'évidence générateur d'un trafic supplémentaire et donc de pollution et d'émission de gaz à effet de serre pose question.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une justification plus étayée des choix retenus au regard de leurs incidences environnementales, en particulier vis-à-vis d'un mode de transport alternatif à la route.

Enfin, l'activité de gestion de déchets en provenance des sites desservis par le projet pose également question. Si le dossier indique que « *le but est de faciliter la gestion des transports de déchets et permettre par exemple l'utilisation de gros porteurs pour les transports à longue distance* »²¹, la plus-value de ce regroupement n'est pas démontrée au regard du trafic supplémentaire attendu de ce fait et en comparaison de la façon dont sont traités ces déchets actuellement, qui par ailleurs n'est pas décrite. Des incertitudes demeurent également sur les procédés de traitement des déchets qui pourraient être mis en œuvre sur le site. En effet, le dossier précise que « *les DEEE²² et les déchets dangereux ne sont pas transformés/traités sur site, mais uniquement triés pour les acheminer dans la filière de traitement* »²³ ce qui laisse supposer que les autres déchets seront transformés et traités sur le site. Pourtant le dossier ne donne pas d'informations²⁴

18 Préambule du dossier de demande d'autorisation environnementale, p.10

19 Source : Notice technique p.18

20 « *Le projet prévoit la création d'une dalle mécanisée de 11 660 m² dans les cellules 5 et 6 au niveau de laquelle les produits non alimentaires invendus et renvoyés par les supermarchés seront triés par référence avant leur entreposage dans les autres cellules. Ce tri sera automatisé.* » [...] « *Après étiquetage et éventuellement filmage, les contenants sont entreposés dans une cellule de stockage conformément au plan de stockage, jusqu'à la prochaine campagne d'offres spéciales.* » Source : notice technique, p.25-26

21 Source : Notice technique p.32

22 Déchets d'équipements électriques et électroniques

23 Source : Notice technique p.28

24 Cf EI p.56 : Le site sera susceptible de réceptionner sur son aire dédiée des déchets d'emballage (plastiques, cartons, bois, papier) en provenance d'autres entités LIDL extérieures au site. Les déchets transitant pourront être compactés ou mis en balle sur le site, c'est pourquoi il est nécessaire de solliciter l'agrément emballage (article R 515-37).

très complètes quant à ces procédés de transformation et de traitements qui pourraient être mis en œuvre, ni quant à leurs éventuels impacts sur l'environnement.

L'Autorité environnementale recommande de décrire précisément les installations de transformation et traitement de déchets, et les volumes qui seront accueillis sur le site et de justifier, au regard de ses incidences environnementales, le choix de centraliser sur le site de Donzère une activité de gestion des déchets de l'entreprise.

Aucune alternative au transport de marchandises par poids lourds n'est étudiée, qu'il s'agisse du ferroutage ou du transport par voie fluviale qui apparaîtraient pourtant envisageables dans ce secteur géographique de la vallée du Rhône.

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

2.3.1. Cadre de vie

Trafic

En phase de travaux, le porteur de projet envisage les mesures adéquates pour limiter les nuisances éventuelles, telles que l'arrosage des pistes du chantier pour limiter l'envol de poussières.

En phase de fonctionnement, le **trafic** journalier généré par l'activité sera de 150 rotations (allées et venues) de personnel et de visiteurs et de 90 rotations de poids lourds. Une étude concernant la répartition de ce trafic sur la nationale 7, en particulier sur un tronçon compris entre l'échangeur n°18 de l'autoroute A7 et le rond point permettant l'accès au sud de la zone des éoliennes, est résumée dans le dossier. Elle évalue notamment les variations de trafic attendues de la part du projet et prend en compte le trafic qui sera généré par l'activité de la plateforme logistique voisine en cours de construction.

Elle étudie précisément un tronçon de quatre kilomètres qui n'est bordé d'aucune zone habitée. Elle considère sans fournir de détails, que 70 % du trafic rejoindrait l'autoroute, que 15 % du trafic de poids lourds généré par l'opération circulera sur la nationale 7 en direction du sud et traversera ainsi des zones résidentielles, notamment sur la commune de Donzère²⁵. De même, 15 % de ce trafic de poids lourds circulera sur cette même nationale 7 en direction du nord et traversera donc notamment la commune de Malataverne. Le dossier n'évalue pas les nuisances occasionnées par ce trafic supplémentaire sur ces zones résidentielles.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en évaluant les incidences du trafic routier généré sur les zones résidentielles les plus proches du site de Donzère et de Malataverne, en termes de nuisances sonores et de qualité de l'air notamment et de mettre en œuvre si nécessaire des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Concernant l'impact sur la circulation routière, l'étude se focalise sur les difficultés à rejoindre l'avenue des éoliennes en direction de la nationale 7 depuis la voirie desservant le site du projet. En effet, le dossier rappelle que « les entrées et sorties VL et PL du site Lidl [sont] estimées à près de 300 mouvements de VL/Jour et 180 mouvements de PL/Jour. Les entrées et sorties du site Aramis auto [sont] estimées à près de 150 mouvements de VL/Jour et 30 mouvements de PL/

25 Cf EI, p.179

Jour. Les entrées et sorties VL et PL du site ITM [sont] estimées à près de 1 100 mouvements de VL/Jour et 1 500 mouvements de PL/Jour. »²⁶

Cependant, ce trafic important pose également une question de fluidité et de pollution associée à d'éventuelles remontées de files de poids lourds sur l'avenue des éoliennes jusqu'au giratoire situé au croisement avec la route nationale 7.

L'étude d'impact confronte également le projet aux dispositions de l'ancien schéma régional climat air énergie²⁷ de la région Rhône-Alpes, désormais intégré au Sradet Auvergne-Rhône-Alpes et notamment à l'orientation UT²⁸3, laquelle s'intitule « *Optimiser les transports de marchandises en encourageant les schémas logistiques les moins polluants et les plus sobres* » et incite notamment à « *optimiser les transports de marchandises en ville en encourageant les schémas logistiques les moins polluants et les moins consommateurs [ainsi qu'à] développer la logistique intermodale et multimodale et les offres combinées rail-route, fer-fluvial et fluvial-route* ».

Le porteur de projet estime être en cohérence avec cette orientation, indiquant que « *les PL ne transiteront pas par le centre-ville des communes voisines. L'accès au site s'effectuera majoritairement par l'intermédiaire de la N7 et l'A7, sans traverser de secteur résidentiel dense* »²⁹. Pour l'Autorité environnementale, cette affirmation est discutable dans la mesure où des zones résidentielles seront pourtant traversées par 15 % du trafic de poids lourds, comme évoqué plus haut. Par ailleurs, le projet n'apparaît pas en adéquation avec cette orientation du SRCAE.

L'étude d'impact n'examine pas le respect des règles et en particulier des règles n°4 (économie de la ressource foncière), n°5 (Densification et optimisation du foncier économique existant), n°18 (Préservation du foncier embranché fer et ou bord d'eau pour la logistique), n°19 (intégration des fonctions logistiques aux opérations d'aménagements et projets immobiliers) et n°33 (réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques).

L'Autorité environnementale recommande de démontrer que le projet s'inscrit bien dans les différentes orientations du Sradet.

Qualité de l'air

Si le fonctionnement des groupes électrogènes du site, ainsi que de la chaudière ou encore de l'installation de sprincklage seront à l'origine d'émissions de polluants atmosphériques, c'est bien le trafic généré par l'opération qui aura la plus grande incidence sur la **qualité de l'air** du fait de l'émission de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote, de particules fines, de composés organiques volatiles (COV) ou encore d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). L'étude du trafic sur le tronçon de nationale 7 étudié révèle que les émissions liées à l'augmentation de trafic envisagé seront plus importantes d'1,94 % tous polluants confondus avec une augmentation de 2,93 % concernant les composés organiques volatils, de 2,4 % concernant le cadmium, et de 2,37 % concernant le dioxyde de soufre.

Cependant, ces estimations ne sont fondées que sur l'évolution du trafic au droit du tronçon de nationale 7 étudié. Or la qualité de l'air dans ce secteur est également liée au trafic sur d'autres infrastructures telles que l'autoroute A7 située à proximité. Il est ainsi permis de se demander s'il ne serait pas plus juste de compter deux fois les poids lourds remontant dans un premier temps vers

26 Cf EI, p.184

27 SRCAE

28 Urbanisme et transports

29 Cf EI, p.138

l'échangeur autoroutier puis redescendant sur l'A7 immédiatement à l'Est de la zone d'activité, et inversement.

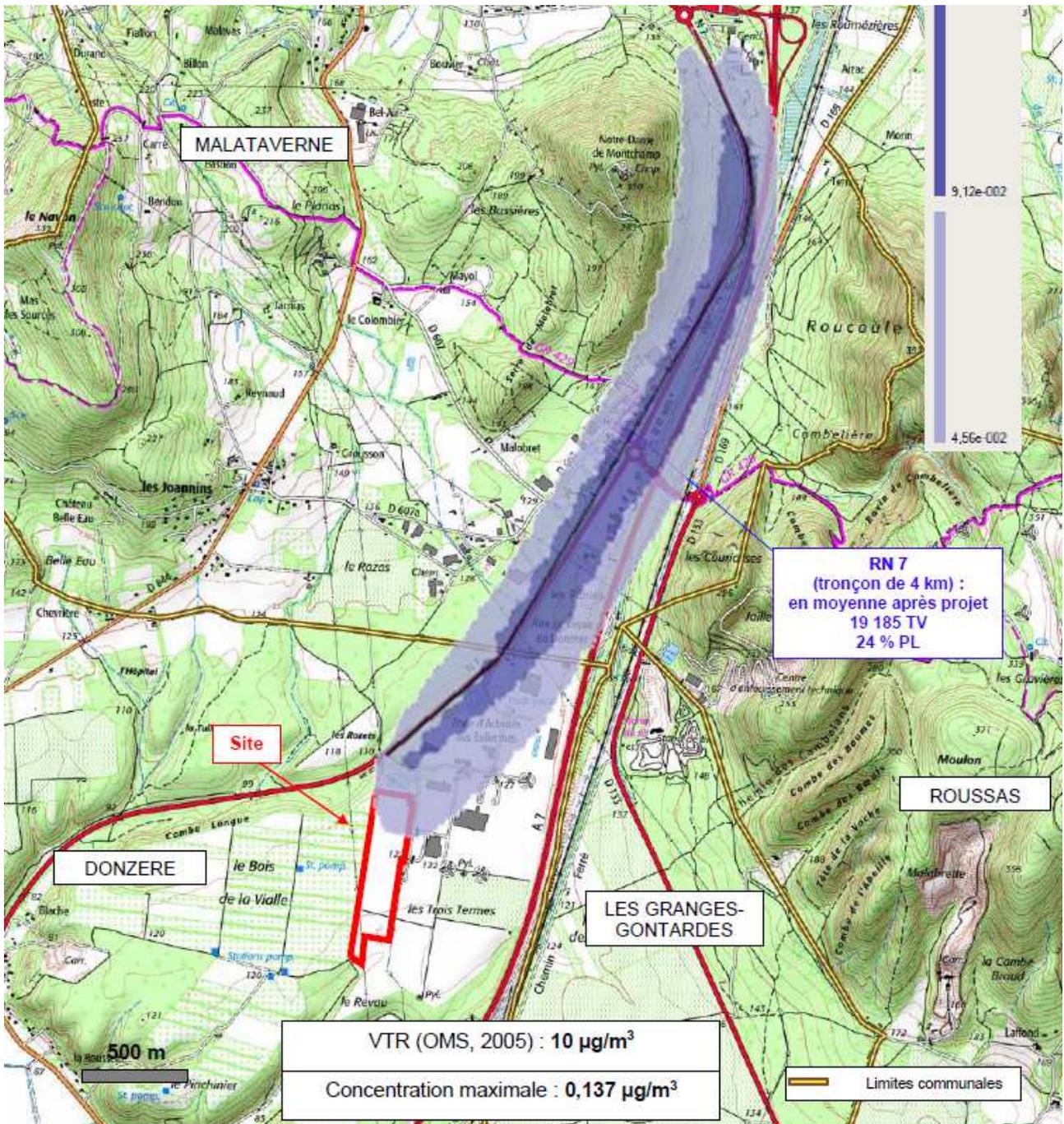


Figure 3 : exemple d'estimation des concentrations en polluants (ici, $PM_{2,5}$) le long du tronçon étudié et fondé sur le trafic généré sur cet unique tronçon (source : EI, p.219 et suivantes)

D'autre part, l'étude additionne les relevés atmosphériques en dioxyde d'azote et en particules fines des stations de Valence et de Pierrelate avec les émissions attendues de la part du trafic de poids lourds lié à l'activité, et conclut à une absence de dépassement des valeurs limites définies par le code de l'environnement. Néanmoins, cette démarche n'a pas été menée pour l'ensemble des polluants atmosphériques. Par ailleurs, elle se fonde sur des moyennes annuelles et n'évalue donc pas l'impact supplémentaire du projet en période de pics de pollution. Enfin, elle se fonde sur

les résultats fournis par des stations de mesure relativement éloignées du site du projet et ayant été effectuées alors que le site logistique voisin n'est pas encore en fonctionnement. Les impacts paraissent donc sous-estimés.

L'Autorité environnementale recommande de revoir les estimations de l'impact supplémentaire du projet sur la qualité de l'air par une meilleure définition de l'état initial de la qualité de l'air du secteur par la réalisation de mesures de l'ensemble des polluants atmosphériques pertinents (cf paragraphe 2.1.1 du présent avis) ainsi que par la prise en compte des déplacements de poids lourds générés par le projet sur l'autoroute A7 en parallèle du tronçon de la route nationale 7 étudiée.

Paysage

L'évaluation de l'**impact paysager** du projet est insuffisante, le dossier ne présentant que des insertions paysagères sur site.

L'Autorité environnementale recommande de présenter l'insertion paysagère du projet depuis les mêmes axes que les photographies de l'état initial, intégrant donc notamment des axes de vue depuis des localisations accessibles au public ou habitées.

En termes d'éclairage du site, des dispositions adaptées seront prises afin d'éviter une **pollution lumineuse** trop importante, avec notamment des éclairages extérieurs orientés vers le sol. En revanche, des précisions concernant la nature et les incidences des « *illuminations des façades des bâtiments [qui] ne pourront pas être allumées avant le coucher du soleil et seront éteintes au plus tard à 1 heure* »³⁰ méritent d'être apportées.

2.3.2. Milieux naturels et biodiversité

Le dossier indique que l'évolution du projet pour ces terrains impliquera la disparition de 75 m² d'espaces verts et de déplacer trois nichoirs destinées aux Rougequeuees en comparaison du projet comportant deux bâtiments et ayant fait l'objet de la dérogation concernant l'impact sur les espèces protégées. Ainsi, le porteur de projet indique qu'en dehors de ces évolutions, l'ensemble des autres mesures envisagées demeureront adaptées.

Le porteur de projet sollicitera le transfert de l'arrêté de dérogation concernant l'atteinte aux espèces protégées qui avait été obtenu par l'aménageur de la zone d'activité. Pour l'autorité environnementale, ces évolutions appellent les mêmes remarques que pour le projet ITM qui avait fait l'objet de l'avis indiqué en note de bas de page n°7 :

« Les mesures compensatoires ont, opportunément, été conçues à l'échelle des incidences des trois projets prévus sur la zone d'activité. Elles sont réparties entre chacun des maîtres d'ouvrage en fonction des surfaces d'habitat et de reproduction impactées par chaque projet. (...). Le dossier ne fournit pas les éléments nécessaires permettant de démontrer que les mesures projetées permettront de compenser les impacts à hauteur des incidences du projet sur les milieux et espèces concernés. En effet, aucune méthodologie permettant de vérifier l'équivalence voire l'amélioration écologique entre les pertes liées à la destruction des habitats et les gains liés à la compensation n'est présentée. La plus-value des mesures envisagées sur les surfaces retenues n'est pas démontrée. Les mesures de suivi de l'efficacité de la compensation proposées par le maître d'ouvrage ne comportent en outre pas d'indicateurs quantitatifs de celle-ci. Enfin, les mesures compensatoires ne sont à ce stade pas toutes l'objet d'engagements fermes de la part du pétition-

30 Cf EI, p.240

naire. Celles-ci devront, selon la réglementation, être mises en œuvre et être opérationnelles avant que les pertes qu'elles compensent soient effectives. (...) Cette recommandation s'étend a priori à l'ensemble des mesures compensatoires venant en compensation écologique des impacts des trois projets en cours sur la ZA des éoliennes. »

L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'équivalence (voire l'amélioration attendue) entre les compensations proposées et les incidences du projet sur la biodiversité et d'assortir le suivi de l'efficacité de ces mesures d'indicateurs quantitatifs précis. Elle recommande en outre au maître d'ouvrage de sécuriser leur mise en œuvre avant le démarrage du projet.

Le dossier prévoit une mesure pour limiter la pollution lumineuse et son impact en particulier sur les chiroptères. Il ne présente cependant pas de plan d'éclairage du site. Si les principes affichés semblent aller dans le bon sens, ils nécessitent d'être concrétisés dès ce stade du projet. Un plan d'éclairage est attendu (localisation, type d'éclairage, horaires), avec la mise en place d'une trame noire le long des corridors de déplacements préférentiels des chiroptères.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par un plan d'éclairage précis qui prévoit notamment la mise en place de trames noires favorables aux chiroptères.

2.3.3. Ressource en eau

L'eau potable consommée sur le site en provenance du réseau public est estimée à 2 565 m³ par an, soit l'équivalent de 57 équivalents habitants. Il conclut que compte tenu de la capacité de la station des Ribières (cf paragraphe 2.1.3 du présent avis), l'impact du projet sur la ressource sera « non significatif »³¹. Cependant, aucun détail n'est présenté quant à une éventuelle variation de la disponibilité de la ressource en eau au cours de l'année, notamment en période de sécheresse et de plus forte consommation d'eau en période estivale. L'évolution démographique projetée n'est pas non plus rappelée. Le dossier ne démontre donc pas que la ressource en eau potable sera suffisante tout au long de l'année et toute la durée de vie du projet, d'autant que les données présentées ne prennent pas en compte les projets en cours de réalisation sur la commune tels que la plateforme logistique voisine.³²

L'Autorité environnementale recommande de développer l'étude d'impact du projet afin d'étayer les conclusions présentées quant à une ressource en eau potable suffisante tout au long de l'année en tenant compte des éventuelles variations de la ressource disponible, des variations de consommation, ainsi que des effets cumulés des autres projets d'importance en cours de développement sur la commune.

Concernant la gestion des **eaux usées** sanitaires générées par le projet, celles-ci seront orientées vers le réseau public et seront traitées par la station d'épuration de Donzère. Le dossier précise que les rejets d'eaux usées du projet représenteront 0,44 % de la capacité de la station d'épuration. Cependant, de nouveau, il ne précise pas si la station d'épuration est en capacité d'accueillir ces effluents supplémentaires, le nombre d'équivalents habitants dont la station traite déjà les eaux usées n'étant pas mentionné.

31 Cf EI, p.234

32 Le dossier de mise en compatibilité du PLU indiquait d'ailleurs : « Le réseau de production et de distribution en eau potable ne peut supporter qu'une augmentation de +10% de la population présente sur le territoire en 2008. De ce fait, dans une hypothèse d'accroissement de la population, la commune de Donzère devra prévoir un renforcement de sa capacité de distribution en eau potable. »

L'Autorité environnementale recommande d'étayer la démonstration de la capacité de la station d'épuration de Donzère à traiter les eaux usées générées par le projet ainsi que celles générées par les autres projets d'importance qui sont développés simultanément sur la commune tels que la plateforme logistique voisine.

Enfin, en termes de gestion des **eaux pluviales**, l'étude indique qu'environ 100 000 m³ seront à gérer à l'échelle du site du projet. Les eaux pluviales de voiries, susceptibles d'être chargées en polluants et en matières en suspension, transiteront par des séparateurs d'hydrocarbures avant d'être orientées, ainsi que les eaux pluviales de toiture, vers des bassins de rétention des eaux pluviales dont un sera réalisé au sud du site du projet et l'autre a déjà été réalisé au nord dans le cadre de l'extension de la zone d'activité. Le fonctionnement du réseau de gestion des eaux pluviales gagnerait à être mieux illustré par le dossier afin de localiser plus aisément les éléments dont il est question dans le corps du texte, et de faciliter la compréhension du lecteur. À noter qu'une partie des eaux utilisées pour les besoins sanitaires proviendra d'une cuve de récupération des eaux pluviales de toiture de 20 mètres cubes. De même, les eaux pluviales de toiture seront utilisées dans le cadre du remplissage des réserves d'eau dédiées à la défense incendie.

2.3.4. Consommation d'espace

Aucune mesure de compensation allant dans le sens de l'objectif de « zéro artificialisation nette » issu de l'instruction du Gouvernement du 29 juillet 2019 relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe l'espace n'est présentée. Aucune restitution à un état naturel de plateformes existantes par exemple n'est proposé. De telles mesures ne sont pas proposées non plus à l'échelle du PLU. Le porteur de projet s'attache à démontrer³³ que cet objectif ne le contraint pas juridiquement.

L'Autorité environnementale recommande de présenter les mesures de compensation de l'artificialisation des sols induite par le projet contribuant à l'engagement national de zéro artificialisation nette.

2.3.5. Risques

En termes de **risques sanitaires**, des interrogations demeurent pour les mêmes raisons que celles développées concernant la qualité de l'air (cf. paragraphe 2.3.1). En effet, si les éléments présentés concluent à un risque sanitaire acceptable concernant les émissions de polluants atmosphériques, les paramètres pris en compte dans le cadre de l'étude de la qualité de l'air et donc du risque sanitaire lié ne sont pas suffisants ni suffisamment fiables.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse des risques sanitaires sur la base de données complètes et fiables.

Par ailleurs, l'étude qualifie d'acceptable le risque sanitaire lié au bruit mais n'étudie que l'impact sonore du projet à sa périphérie immédiate et n'évalue pas les conséquences des nuisances sonores liées au trafic généré dans la traversée de zones résidentielles situées de part et d'autre de la route nationale 7.

L'Autorité environnementale recommande de revoir l'évaluation du risque sanitaire lié au bruit en évaluant les nuisances sonores liées au trafic généré par le projet au droit de zones résidentielles situées sur la route nationale 7.

³³ Cf EI, paragraphe 13.4.6 de l'étude d'impact

Une **étude de dangers** est jointe au dossier de demande d'autorisation environnementale unique. Elle met notamment en évidence que le risque majeur lié au site est celui d'un incendie. Elle présente plusieurs mesures afin de limiter ce risque, avec notamment la subdivision du bâtiment en cellules de stockage isolées les unes des autres par des murs coupe-feu. En croisant la probabilité de survenue des dangers potentiels identifiés avec leur gravité, et en tenant compte des mesures de réduction des risques envisagées, le dossier conclut à un niveau de risque acceptable. Cette étude de dangers indique qu'il n'y aurait pas d'effet domino en dehors des limites de propriété. Les modélisations réalisées montrent que les effets létaux significatifs (8 kW/m²) et a fortiori les flux supérieurs, seraient contenus dans les limites de propriété. Pour les flux inférieurs, des espaces verts et la voie d'accès du projet ITM LAI voisin seraient affectés.

2.3.6. Contribution du projet à l'accélération du réchauffement climatique

L'étude d'impact indique que les consommations énergétiques du site logistique seront à l'origine de l'émission de 207 tonnes équivalent carbone par an³⁴. Elle indique par ailleurs que les panneaux photovoltaïques qui équiperont la toiture du bâtiment et dont l'énergie produite sera injectée dans le réseau de distribution d'électricité éviteront chaque année l'émission de 193 tonnes équivalent carbone dans l'hypothèse où cette même quantité d'énergie serait produite par des énergies primaires. Bien que l'énergie renouvelable produite par les panneaux photovoltaïques ne soit donc pas suffisante pour compenser intégralement les émissions de gaz à effet de serre liés au fonctionnement du site, l'étude conclut pourtant que « *le projet aura un impact positif du point de vue de l'énergie et également du climat* »³⁵.

Cette affirmation apparaît d'autant moins sérieuse que le trafic généré par l'opération n'a pas été pris en compte dans le bilan carbone du projet, de même que l'artificialisation de terrains contribuant jusqu'alors au stockage du dioxyde de carbone.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par un réel bilan carbone du projet incluant notamment le trafic généré, lequel sera à l'évidence responsable de la part la plus importante des émissions de gaz à effet de serre liés à l'opération. Elle recommande également de revoir les conclusions quant à ce bilan qui ne saurait être qualifié de positif.

2.3.7. Gestion des déchets

Le dossier n'est pas suffisamment précis sur la manière dont seront triés et traités les déchets du site ainsi que des sites desservis par l'entrepôt logistique. Ainsi, il n'est pas possible d'évaluer l'impact environnemental de cette activité connexe, et notamment du transport associé dont le dossier ne permet pas de savoir s'il a été pris en compte dans les différents comptages présentés, ni de déterminer si ce choix de tri centralisé des déchets de la société est le plus pertinent du point de vue de l'impact environnemental occasionné.

L'Autorité environnementale recommande de développer les étapes de gestion des déchets de l'entreprise afin d'évaluer l'impact environnemental occasionné, notamment en termes de déplacements et d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques associés, et de justifier le choix d'un tri centralisé des déchets des sites desservis.

34 Source : EI, p.226

35 Source : EI, p.227

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

Le résumé non technique comporte plusieurs illustrations et tableaux permettant de comprendre le projet. Il présente cependant les mêmes lacunes que l'étude d'impact.

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