



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE  
D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE PAYS DE LA LOIRE  
PROJET D'EXTENSION D'UN ENTREPÔT  
DE STOCKAGE SOCIÉTÉ LSL – GROUPE INTERSPORT  
COMMUNE DE MACHECOUL-SAINT-MÊME (44)**

n° PDL-2020-4842

## **Introduction sur le contexte réglementaire**

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie de la demande d'extension d'un entrepôt de stockage de matières combustibles de la société Logistique Sports et Loisirs (LSL), filiale du groupe Intersport, sur la commune de Machecoul-Saint-Même (44).

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre de la procédure de permis d'aménager pour laquelle le dossier a été établi.

Conformément au règlement intérieur de la MRAe adopté le 10 septembre 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 le présent avis. Ont ainsi délibéré sur cet avis Mireille Amat, Daniel Fauvre et Paul Fattal.

Destiné à l'information du public, le présent avis de l'autorité environnementale doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de la procédure de consultation du public. Il ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

Conformément aux articles L. 122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale 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 Présentation du projet et de son contexte**

La société Logistique Sports et Loisirs (LSL), filiale du groupe INTERSPORT en charge de la gestion des activités logistiques, exploite un entrepôt de matières combustibles au sein de la zone industrielle de la Seiglerie, sur la commune de Machecoul-Saint-Même, à une quarantaine de kilomètres au sud-ouest de Nantes.

Cet entrepôt permet de stocker des pièces de vélos (cadres, fourches) et les cycles emballés sur le site d'assemblage immédiatement voisin de la Manufacture Française du Cycle (MFC). Les deux sites partagent un tunnel de communication qui permet de transférer directement les produits de l'un à l'autre sans générer de trafic de poids lourds au niveau des voies publiques.

La plate-forme logistique LSL, autorisée par arrêté préfectoral du 16 avril 2015 pour un volume de stockage de 110 000 m<sup>3</sup>, a été mise en service en février 2016<sup>1</sup>.

Elle comprend actuellement deux cellules de stockage de 6 000 m<sup>2</sup> de surface chacune, des locaux techniques (transformateur, sprinklage (installation d'arrosage automatique contre l'incendie), local de charge de batteries pour engins de manutention électrique), des bureaux, un bassin de gestion des eaux pluviales (et de confinement des eaux d'extinction incendie), une gare de réception, et des parkings.

---

1 Le projet de la plateforme actuellement autorisée et exploitée a fait l'objet d'une décision de dispense d'étude d'impact en date du 6 février 2015 à la suite d'une demande d'examen au cas par cas auprès de l'Autorité environnementale.



Plan de situation et délimitation du périmètre du site LSL en projet (extraits de l'étude d'impact pages 33 et 34)



Photographie aérienne de la situation actuelle du site LSL (extraite du document de présentation générale page 11)

La société LSL a déposé le 27 juillet 2020 à la préfecture de la Loire-Atlantique un dossier de demande d'autorisation environnementale afin d'obtenir l'augmentation de sa capacité de stockage en créant deux nouvelles cellules accolées au bâtiment existant. Ce dossier a été complété le 7 décembre 2020. Il comprend en particulier une étude d'impact et une étude de dangers qui datent du 30 novembre 2020<sup>2</sup>.

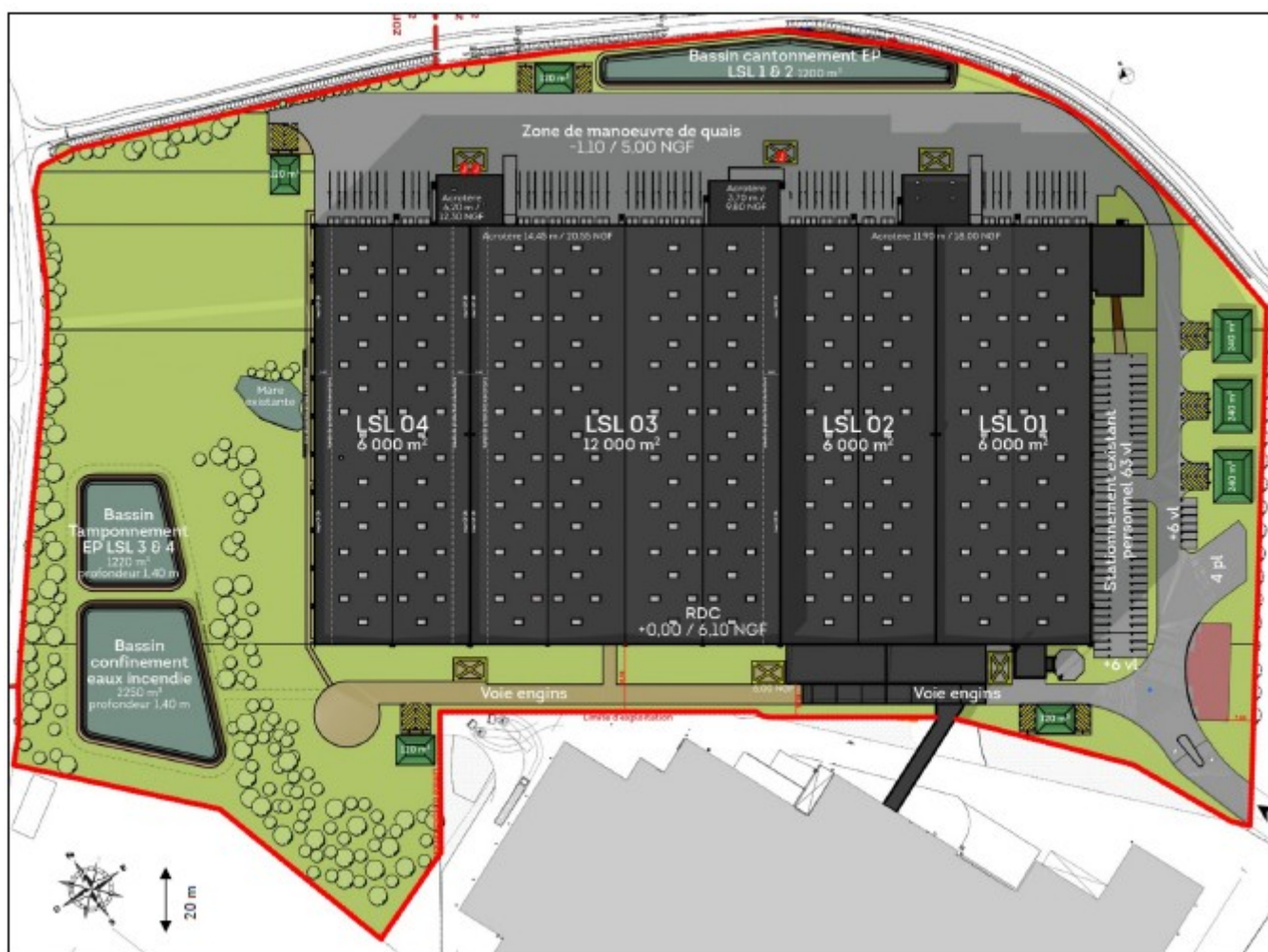
Le projet d'extension prévoit :

- deux cellules de stockage supplémentaires, l'une de 6 000 m<sup>2</sup>, l'autre de 12 000 m<sup>2</sup> de surface, d'une hauteur augmentée par-rapport aux cellules existantes (13,85 m de hauteur au faîtiage, pour 11,80 m sur l'existant),
- l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures de ces nouvelles cellules (la production d'électricité sera utilisée pour le fonctionnement du site),

2 L'étude d'impact justifie le choix du pétitionnaire de soumettre directement son projet d'extension à évaluation environnementale sans procéder à une demande d'examen préalable au cas par cas.

- de nouveaux locaux techniques (puissance totale du local de charge portée de 80 à 160 kW, ajout d'un groupe électrogène, onduleurs photovoltaïques),
- l'extension des zones palettes (pour un volume total inférieur à 1 000 m<sup>3</sup>),
- un nouveau bassin de gestion des eaux pluviales,
- un nouveau bassin de confinement des eaux d'extinction d'incendie,
- des modifications du local sprinklage, du bassin de gestion des eaux pluviales et de la réserve d'eau d'extinction existants,
- de nouveaux parkings et des modifications de la gare de réception,
- de nouveaux bureaux administratifs.

Après extension, le volume total de l'entrepôt sera d'environ 390 900 m<sup>3</sup>, la surface de plancher totale de la plateforme logistique de 32 023 m<sup>2</sup>, sur un site d'implantation de 75 790 m<sup>2</sup> de superficie.



#### Plan d'ensemble du site LSL – existant et projet (extrait de l'étude d'impact page 13)

Les cellules de stockage constitutives du projet d'extension sont les LSL 03 et 04 (les cellules LSL 01 et 02 sont existantes)

La MRAe observe que la description du projet et les illustrations proposées par l'étude d'impact ne permettent pas de distinguer clairement les éléments relevant du projet et les installations déjà existantes (hormis les cellules de stockage elles-mêmes), ce qui oblige le lecteur à se reporter au document de présentation générale du projet pour en cerner les périmètres.

Les matières stockées pourront être des pièces avant assemblage sur le site MFC, des cycles emballés en provenance du site MFC et éventuellement des produits commercialisés au niveau du groupe INTERSPORT (de type tapis de course), pour une contenance totale estimée à environ 70 900 tonnes.

Le site sera en fonctionnement du lundi au vendredi entre 5 h et 21 h, des horaires élargis pouvant être envisagés en fonction des pics d'activités.

Situé au sein de la zone industrielle de la Seiglerie, à environ 800 m au sud-est du bourg de Machecoul, le terrain d'implantation du projet est constitué d'anciennes terres agricoles d'élevage extensif, entourées par l'établissement industriel MFC et un magasin BigMat au sud, une plateforme de valorisation du bois ECOSYS à l'est, des parcelles agricoles au nord, et une zone d'habitations située à une centaine de mètres à l'ouest. Enfin, le projet est situé en partie dans le lit majeur du cours d'eau Le Falleron, qui longe le site à 90 m au nord.

Les terrains d'implantation sont classés en partie en zone urbaine (UF) à destination d'industrie, d'artisanat, de service et de commerce, et en partie en zone à urbaniser à destination de services et de commerces (1AUes) au plan local d'urbanisme (PLU) de Machecoul en vigueur<sup>3</sup>. Le dossier fait état d'une procédure en cours de mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet<sup>4</sup>, visant le classement de l'ensemble du site LSL en zone urbaine (UFa) autorisant toutes les installations classées (ce qui n'est pas le cas en zone AUes).

La MRAE relève qu'il n'a pas été fait usage de la possibilité ouverte par l'article L.122-14 du code de l'environnement qui autorise la mise en œuvre d'une procédure commune à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU et à l'étude d'impact d'un projet.

## **2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale**

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet, d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation, d'autre part, les principaux enjeux environnementaux du projet identifiés par la MRAe sont :

- la prise en compte des enjeux de biodiversité ;
- la prévention des nuisances, en particulier sonores, liées aux activités du site et aux transports ;
- la maîtrise de la consommation d'espaces naturels ou agricoles et de l'artificialisation des sols ;
- la gestion des rejets d'eaux pluviales (au vu des surfaces imperméabilisées) ;
- l'impact en cas d'inondation, le projet étant situé en partie dans le lit majeur du cours d'eau du Falleron ;
- l'intégration paysagère du projet ;
- la prévention des risques d'incendie.

---

3 Le PLU de Machecoul a été approuvé le 10 avril 2007. Il a connu plusieurs révisions simplifiées et modifications, la dernière ayant été approuvée le 20 novembre 2012.

4 Le projet arrêté de mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet relative au projet d'extension du site LSL a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 28 septembre 2020.

### **3 Qualité de l'étude d'impact**

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques attendues, conformément aux dispositions des articles R.122.4 et suivants du code de l'environnement. Certaines d'entre elles appellent toutefois à être complétées ou bien encore approfondies, sur des points développés ci-après.

#### **3.1 Analyse de l'état initial**

##### ***Aquifères et zones humides :***

Des investigations réalisées sur site, selon la méthodologie de caractérisation déterminée par la réglementation en vigueur, en prenant en compte de manière alternative les critères relatifs au type de sol (hydromorphe) et au type de végétation (hygrophile), concluent à la présence de zones humides pour une surface totale de 2 015 m<sup>2</sup>.

L'analyse de l'état initial évalue leur enjeu comme modéré, considérant en particulier les fonctionnalités écologiques d'habitats humides diversifiés mais de surfaces faibles, leurs connexions entre eux et avec le bocage de la vallée du Falleron.

Par ailleurs, le projet est situé hors périmètre de protection d'un captage d'eau potable.

##### ***Biodiversité :***

Le projet n'interfère directement avec aucun périmètre d'inventaire ou de protection réglementaire au titre du patrimoine naturel ou paysager. Le site Natura 2000 « Marais breton, baie de Bourgneuf, île de Noirmoutier et forêt des Monts » est situé à 850 m au sud-ouest, l'autre site le plus proche (« Lac de Grandlieu ») étant distant d'une dizaine de kilomètres. Ces deux sites sont également classés zones humides d'importance nationale au titre de la convention RAMSAR.

Dans un rayon de 10 km autour du projet, sont décrites quatre zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1, la plus proche étant celle des « prairies inondables au sud-ouest de Machecoul » à 750 m, et quatre ZNIEFF de type 2, la plus proche étant celle des « Marais breton et baie de Bourgneuf » à 850 m.

Au sein de la zone d'activités de Machecoul-Saint-Même, le site d'étude s'inscrit dans un environnement bocager associé à la plaine alluviale du Falleron, qui s'écoule à environ 90 m au nord du projet.

La vallée du Falleron constitue un « territoire corridor » identifié au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) des Pays de la Loire, retenu dans la trame verte et bleue du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de Retz et dans celle du PLU de Machecoul. L'état initial gagnerait à souligner cette information, qui n'est portée à la connaissance du lecteur qu'au chapitre de la compatibilité du projet avec les documents de rang supérieur.

Un état initial des enjeux écologiques s'appuyant notamment sur des investigations de terrain a été réalisé sur l'aire d'étude (rayon de 3 km).

Outre celle des zones humides (dont une mare prairiale probablement alimentée par la nappe), l'étude y relève la présence d'habitats en bon état de conservation, composés de prairies, haies et fourrés (mixtes ou ronciers), boisements (notamment de frênaie et chênaie), mares.

La flore ne présente pas d'enjeu particulier.

Concernant la faune, l'étude inventorie des espèces protégées utilisant le site, dont certaines bénéficient d'un statut de vulnérabilité au niveau national et/ou régional, parmi lesquelles en particulier plusieurs espèces d'oiseaux nicheurs (notamment Bouscarle de Cetti et Verdier d'Europe), deux espèces d'amphibiens (Triton

marbré et Triton palmé), plusieurs espèces de reptiles (notamment Lézard des murailles, Lézard vert occidental, Orvet fragile), et sept espèces de chauves-souris (en chasse ou en transit).

Pour l'avifaune, les amphibiens et les reptiles, l'étude évoque également les liens écologiques potentiels du site avec la vallée du Falleron, dont il est séparé par la digue du Bois Grassin peu élevée, bordée de talus, haies et fossés enherbés.

L'analyse de l'état initial conclut à un enjeu fort pour les habitats naturels et la faune, modéré pour les continuités écologiques.

### **Assainissement et eaux pluviales :**

Les eaux de ruissellement du site s'écoulent vers un fossé jusqu'au Falleron, principal exutoire du Marais breton le traversant (situé à environ 3,5 km à l'ouest), qui se jette dans l'Océan Atlantique au niveau de la Baie de Bourgneuf.

Selon le dossier, le Falleron, depuis Machecoul jusqu'à l'estuaire, est classé en bon état chimique et en état écologique médiocre au titre de l'année 2017.

Le site est déjà desservi par l'ensemble des réseaux publics, dont un réseau séparatif entre eaux usées et eaux pluviales.

### **Risque inondation :**

Aucun plan de prévention du risque inondation (PPRI) ne concerne le territoire de Machecoul-Saint-Même.

Cependant, selon l'atlas des zones inondables (AZI) des fleuves côtiers, le projet est localisé en majorité dans le lit majeur du Falleron, et pour partie en lit majeur exceptionnel. La digue du Bois Grassin est présente en limite nord et ouest d'exploitation du site.

L'état initial conclut à un enjeu fort du projet par rapport au risque inondation.

### **Desserte, transports, déplacements :**

L'accès au site se fait par la rue André Marie Ampère, en limite sud-est du projet, qui donne sur la rue Marcel Burnelière vers le bourg de Machecoul.

Le réseau viaire existant autour de l'aire d'étude est constitué par les routes départementales (RD) 72 (entre Machecoul et Saint-Etienne-de-Mer-Morte), 95 (entre Challans et Sainte-Pazanne), 117 (reliant Machecoul à Clisson), et 13 (entre Pornic et St-Etienne-du Bois). Il est fait état des trafics sur les RD 117 et 13 (trafics moyens journaliers annuels en 2016 - source DREAL des Pays-de-la-Loire).

L'état initial gagnerait à illustrer son exposé de manière à visualiser l'organisation de ce réseau, et préciser si le site est desservi par les transports en commun et d'éventuelles voies de circulation douce.

### **Milieu humain :**

Les habitations les plus proches du projet sont :

- le lotissement chemin du Cahouet à toute proximité au nord-ouest,
- le Bourg Saint-Martin à 250 m au nord,
- les habitations de la Croix Besseau à 300 m au sud-ouest,
- des habitations isolées à 320 m au sud-est.

Trois établissements recevant du public sont recensés, les magasins Big Mat en limite du projet, Lidl à 150 m, et le magasin d'usine MFC à 240 m.

Le dossier identifie également la présence de huit établissements scolaires, deux établissements pour la petite enfance, six établissements sanitaires, quatre établissements sportifs et de loisirs, douze établissements d'activités industrielles (parmi lesquels un site SEVESO bas) dans un rayon de 3,5 km.

Il gagnerait à localiser sur un plan les différents points identifiés, ce qui n'est fait que pour les établissements d'activités industrielles.

Le niveau sonore ambiant de la zone d'étude est influencé par les activités des établissements industriels et les trafics des infrastructures de transports constituant l'environnement immédiat du projet.

Une campagne de mesures acoustiques menée les 15 et 16 juin 2020 sur quatre points de mesure en limite d'exploitation et un cinquième point en zone d'émergence réglementée (premières habitations à l'ouest) conclut à un niveau sonore ambiant globalement assez faible.

### **Paysages :**

L'étude situe la commune de Machecoul-Saint-Même au sein des unités paysagères « le bassin de Grand-Lieu », « le bocage rétro-littoral », et « le marais breton vendéen », sans toutefois préciser l'influence de leurs différentes caractéristiques sur le site du projet.

Elle illustre de deux photographies les écrans visuels constitués par des haies bocagères au nord et au nord-ouest du site, et évoque succinctement la présence des activités industrielles au sud et à l'est du projet.

Elle affirme que les perceptions visuelles rapprochées sont réduites pour l'essentiel à la façade ouest, mais elle n'approfondit pas et n'illustre pas leur caractérisation pour le lotissement du Cahouet. De plus, il est attendu qu'elle élargisse l'analyse à des perceptions plus lointaines.

S'agissant du patrimoine, les emprises du projet ne sont pas concernées par des périmètres de protection de monument historique, de site inscrit ou classé au titre du code de l'environnement, ni par des sites patrimoniaux remarquables.

## **3.2 Analyse des impacts et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

Les aspects sur la qualité de l'étude d'impact sont traités en même temps que l'analyse de fond de la prise en compte de l'environnement par le projet en partie 4 ci-après.

## **3.3 Justification des choix du projet**

L'étude rappelle l'inscription du projet par rapport aux objectifs du plan « vélo et mobilités actives » présenté en septembre 2018 par le gouvernement, à ceux de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, et en appui d'un rapport ADEME d'avril 2020 sur l'impact économique et le potentiel du développement des usages du vélo en France.

Elle indique qu'aucune mesure de substitution concernant l'emplacement du projet n'a été retenue, en argumentant des intérêts de la situation existante et de la limitation de transports routiers liée au développement de la dynamique entre sites de stockage LSL et de production MFC. Les terrains sont propriétés du conseil départemental et pourrait faire l'objet d'une acquisition par l'entreprise.

Le dossier explicite un besoin de capacités de stockage de l'ordre de 30 000 m<sup>2</sup> de surface pour répondre à la croissance de production de MFC, projetée à près de 700 000 vélos/an à horizon 2024, alors qu'elle est de l'ordre de 450 000 en 2020. Elle aurait toutefois gagné à compléter cette argumentation en évaluant les limites de cette dynamique des sites, en termes de capacités maximales de production d'assemblage pour MFC et de capacités de stockage pour LSL. De plus, considérant leur lien étroit et l'hypothèse d'une baisse à terme des besoins pour MFC, l'étude aurait pu explorer le caractère convertible des installations de stockage LSL à l'échelle du bassin d'activités.

Par ailleurs, le dossier n'indique pas si l'accroissement de production de MFC est conditionnée à des modifications substantielles de ses installations sur son propre site. La MRAe rappelle que, dans cette hypothèse, il appartiendrait à l'étude d'impact de présenter aussi les évolutions du site de production MFC,



l'ensemble formant un même projet au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement, et d'évaluer les incidences de ce « projet d'ensemble » ainsi constitué.

L'analyse de solutions alternatives sur le site présente les évolutions portées au projet initial pour éviter ou réduire les impacts sur la biodiversité et les continuités écologiques existantes (cf chapitre 4.1 du présent avis). Au titre de l'évolution probable de l'environnement sans mise en œuvre du projet, l'étude évoque la perte progressive d'intérêt pour la flore et la faune suite à l'arrêt de la gestion agricole extensive des terrains. Considérant le classement du site en zone destinée à l'accueil d'activités au PLU de Machecoul, elle soulève la question d'impacts variables, selon les activités implantées en lieu et place du projet, en particulier sur les eaux superficielles, les milieux naturels, les risques naturels, le paysage, et le cadre de vie.

### **3.4 Résumé non technique et analyse des méthodes**

Le résumé non technique est présenté comme un document spécifique. Il est proportionné au contenu de l'étude d'impact, dont il reprend pour l'essentiel les éléments de synthèse proposés dans chacun de ses chapitres. Il permet une prise de connaissance du projet et de ses justifications, des enjeux qu'il soulève et des réponses qui lui sont apportées. Il gagnerait toutefois à intégrer également les éléments de suivi du projet.

Les éléments méthodologiques et les sources utilisées sont retranscrits dans les chapitres concernés et dans un chapitre dédié.

Les noms et qualifications des auteurs ayant travaillé à l'élaboration de l'étude sont précisés.

### **3.5 Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus**

En faisant référence aux avis de l'autorité environnementale qui ont été rendus jusqu'en avril 2020, l'étude recense le projet d'aménagement de la ZAC de la Boucardière, situé au nord-ouest du bourg de Machecoul, et évoque de potentiels impacts cumulés au titre des trafics et des nuisances sonores, des pollutions lumineuses et de la biodiversité.

Compte tenu de la nature de ces impacts et de la distance d'environ 2 km séparant les deux sites, l'étude conclut à l'absence d'impacts susceptibles de se cumuler entre ces projets.

### **3.6 Compatibilité du projet avec les documents de rang supérieur**

Sous forme de tableaux synthétiques, le dossier présente les dispositions prises sur le site du projet au regard des orientations du SCoT du Pays de Retz, des dispositions du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021, de celles du SAGE du Marais breton et du bassin versant de la baie de Bourgneuf, celles du SRCAE des Pays de la Loire, des enjeux du SRCE des Pays de la Loire, des axes stratégiques du PCAET de la communauté de communes Sud Retz Atlantique, et des dispositions du plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

La MRAe n'a pas d'observation à formuler sur ces présentations.

## **4 Prise en compte de l'environnement par le projet**

### **4.1 Biodiversité et zones humides**

Le dossier fait état d'évolutions du projet initial – réduction des surfaces d'extension de bâtiments en augmentant leur hauteur de construction, changement de localisation des bassins, aménagement en impasse de la voie pour les engins et camions avec aire de retournement – qui sont de nature à préserver la mare

prairiale (en particulier site de reproduction des amphibiens), ainsi qu'une partie des zones humides et des habitats terrestres associés (haies, prairies et bois).

Au-delà de ces mesures d'évitement, l'étude évalue un impact direct sur :

- 346 m<sup>2</sup> de zones humides (évitant les dépressions les plus intéressantes en termes d'habitat),
- 3 700 m<sup>2</sup> de fourrés et ronciers à enjeux forts à moyens,
- 3 400 m<sup>2</sup> de boisements et de haies à enjeux moyens,
- 6 700 m<sup>2</sup> de prairies naturelles à enjeux moyens à faibles.

L'impact sur la faune correspond ainsi à la suppression de la quasi-totalité des habitats de reptiles, et à celle d'environ un tiers des habitats terrestres d'amphibiens et des habitats d'oiseaux nicheurs, auxquelles s'ajoutent, en phase de travaux, des risques de mortalité directe pour les amphibiens et les reptiles, et de destruction de couvées pour les oiseaux et les reptiles, au-delà des potentiels dérangements.

Le dossier prévoit également un impact indirect sur la totalité des zones humides inventoriées dans le périmètre de projet (2 015 m<sup>2</sup>), considérant ne pas avoir les éléments techniques nécessaires pour l'évaluer avec précision, s'agissant d'une somme de petites dépressions sur un parcellaire relativement plan de prairie et de sous-bois, dont l'alimentation en eau est difficile à appréhender. Toutefois, les observations de terrain confortent l'hypothèse d'une alimentation en eau principalement par la nappe sous-jacente et par ailleurs, la surface de compensation (évoquée ci-dessous, cf site de renaturation) a été évaluée en considérant l'hypothèse de l'impact sur la surface totale des zones humides inventoriées.

### **Site de renaturation**

Le projet prévoit une mesure de compensation par la création d'un site de renaturation de 1,3 ha d'espaces actuellement en labours, situé à moins de 400 m le long de la vallée du Falleron, sur la commune de Machecoul-Saint-Même, propriétaire des terrains.

Les travaux de renaturation viseront :

- la conversion des labours en prairie sur 6 900 m<sup>2</sup>, dont 2 500 m<sup>2</sup> créés de prairies inondables,
- la plantation de 350 m de haies bocagères et de 2 500 m<sup>2</sup> de boisements lâches,
- l'évolution naturelle de 3 700 m<sup>2</sup> permettant à la végétation spontanée de recoloniser les labours,
- le creusement de deux petites mares (moins de 50 m<sup>2</sup>) au sein de la prairie inondable,
- la mise en place d'aménagements spécifiques pour les reptiles (pierriers, hibernaculums).

L'étude justifie ainsi de la création de zones humides respectant l'équivalence sur le plan fonctionnel et sur le plan de la qualité de la biodiversité (recréation d'habitats similaires), dans le bassin versant de la même masse d'eau que les secteurs impactés.

Aucun enjeu écologique particulier n'a été identifié sur les parcelles du site de renaturation, en dehors de zones humides aux points bas qui ont ainsi pu être évitées.

Les mesures de suivi du site de renaturation assurées par LSL sont décrites au sous-chapitre dédié plus loin.

Au-delà, la garantie de pérennité de ces mesures compensatoires repose sur la maîtrise foncière du site de renaturation par la commune, et son inscription dans une démarche de renforcement des fonctionnalités écologiques du Falleron (corridor écologique, expansion des crues, protection des eaux). De plus, le dossier évoque l'encadrement de l'entretien du site (gestion extensive de prairie par pâturage extensif et/ou fauches tardives, maintien de bandes non fauchées par rotations annuelles, surveillance des plantations) à travers un cahier des charges spécifique dont la mise en œuvre pourra être confiée à un agriculteur local.

### **Demandes de dérogation et de défrichement anticipé**

Par ailleurs, considérant l'échéancier d'avancement de son projet et des procédures auxquelles il est conditionné, le pétitionnaire n'envisage pas de reporter l'intégralité des travaux « lourds » de débroussaillage

et de terrassement, qui sont ainsi prévus en pleine période de reproduction des oiseaux, des reptiles et des amphibiens (avril - mai 2021).

À ce titre, il a joint au dossier de demande d'autorisation environnementale une demande de dérogation pour la destruction et le dérangement d'espèces protégées, qui porte sur :

- la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées
  - \* pour les oiseaux Accenteur mouchet, Bouscarle de Cetti, Fauvette à tête noire, Mésange bleue, Mésange charbonnière, Pinson des arbres, Pouillot véloce, Rossignol philomèle, Troglodyte mignon, Verdier d'Europe, chouette Hulotte,
  - \* pour les reptiles Lézard des murailles, Lézard vert occidental, Orvet fragile,
  - \* pour les amphibiens Triton marbré et Triton palmé,
- la destruction et la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées
  - \* pour les oiseaux par destruction des œufs,
  - \* pour les reptiles et les amphibiens par risque de destruction des animaux lors des terrassements.

Le motif évoqué est celui d'intérêt public majeur pour des raisons économiques (accompagnement du développement de l'activité de MFC, développement économique local), sociales et environnementales (développement de l'usage du vélo). La demande porte uniquement sur la phase de travaux.

En complément à cette demande de dérogation, le dossier fait part d'une autorisation délivrée le 6 octobre 2020 par la préfecture de Loire Atlantique sur une demande exceptionnelle de débroussaillage anticipé.

Cette autorisation concerne une surface limitée à la moitié des surfaces à défricher sur le projet, et vise à rendre les milieux défavorables à l'installation de la faune pendant l'hiver et en phase de reproduction, plus particulièrement la période de ponte pour les oiseaux et les reptiles, et la période de nourrissage pour les oiseaux.

Cette approche concernant le risque de destruction et de dérangement d'espèces protégées n'apparaît pas suffisamment justifiée, notamment au regard d'alternatives calendaires (organisation des travaux hors des périodes défavorables) ou techniques (effarouchement avant installation de nid par exemple).

De plus, la création du site de renaturation d'habitats favorables aux espèces est programmée, dans le calendrier du projet, en parallèle avec les travaux d'extension de la plateforme logistique.

***La MRAe recommande de mieux justifier les solutions retenues pour la prise en compte du risque de destruction et de dérangement d'espèces protégées et rappelle que la mesure de renaturation doit être mise en œuvre avant l'effectivité des impacts qu'elle est destinée compenser.***

#### **Autres mesures**

Par ailleurs, le dossier prévoit des mesures complémentaires sur le site d'implantation du projet :

- mise en place d'hibernaculums et de reports de substrat (blocs/pierres) pour les reptiles autour des bassins de confinement et de tamponnement,
- creusement de deux petites dépressions supplémentaires pour les amphibiens,
- éclaircissement des arbustes autour de la mare existante, afin de permettre à la lumière de pénétrer davantage sur la lame d'eau et de réduire les apports de feuilles.

#### **Phase exploitation**

En phase d'exploitation, une gestion extensive des habitats naturels sera maintenue sur le site, et étendue au site de compensation, afin de garantir la pérennité des habitats de prairies et de lisières.

Le site ne sera pas clos, ce qui permettra de pérenniser les échanges avec le corridor de la vallée du Falleron.

Le dossier considère de plus que les dispositions prévues pour gérer les eaux pluviales et limiter les risques de pollution chronique ou accidentelle des eaux venant de la plateforme logistique (cf chapitre 4.3 du présent avis) sont de nature à répondre aux enjeux de préservation des zones humides et des continuités écologiques avec le corridor de la vallée du Falleron.

### **Phase chantier**

En phase chantier, les secteurs naturels à enjeux feront l'objet d'un balisage préventif et d'une mise en défens, afin d'éviter tout risque de dégradation et de cantonner les espèces animales terrestres hors des zones de travaux.

La circulation d'engins et les dépôts seront limités aux emprises déjà artificialisées ou destinées à le devenir.

Un bassin provisoire sera créé au point bas des terrains, pour récupérer les eaux de ruissellements lors des événements pluvieux. Il sera équipé de bottes de paille filtrant les eaux avant rejet au fossé périphérique qui rejoint le Falleron.

Enfin, le chantier sera suivi par un écologue.

### **Suivi**

Le dossier prévoit un suivi au titre de la biodiversité, structuré autour d'inventaires de terrain menés chaque année pendant 5 ans, puis à 8 et 10 ans, visant la cicatrization des milieux (reprise des différents habitats maintenus ou restaurés), la fonctionnalité des zones humides et des mares (sur site projet et sur site de renaturation), et le maintien des populations d'espèces animales (oiseaux nicheurs, amphibiens, reptiles).

### **Natura 2000**

Le site Natura 2000 le plus proche est celui du « Marais breton, baie de Bourgneuf, île de Noirmoutier et forêt des Monts », à environ 850 m à vol d'oiseau du projet et à environ 1,5 km en suivant la vallée du Falleron.

Le dossier écarte tout impact direct du projet sur ce site Natura 2000 du fait des distances qui les sépare.

Il considère un impact indirect potentiel par lien hydraulique susceptible de pollution chronique ou accidentelle du Falleron, ou par nuisances en phase de travaux. Il argumente toutefois de l'éloignement et de la séparation des sites par une zone urbanisée, de l'installation de bassin de confinement et de tamponnement en phase d'exploitation, ainsi que d'un bassin tampon provisoire en phase travaux, pour justifier de l'absence d'impact indirect.

Par ailleurs il évoque l'éloignement (10 km) et l'absence de lien fonctionnel avec l'aire d'étude pour considérer l'absence d'impact avec le site Natura 2000 du « lac de Grand-Lieu ».

Le dossier conclut ainsi qu'il n'y a pas lieu de retenir d'incidence particulière susceptible de porter atteinte à l'état de conservation des espèces et des habitats ayant justifié la désignation du site naturel « Marais breton, baie de Bourgneuf, île de Noirmoutier et forêt des Monts », ni des autres sites plus éloignés.

La MRAe n'a pas d'observation sur cette conclusion.

## **4.2 Environnement humain**

### Trafics routiers

Le pétitionnaire précise que le projet d'extension des capacités de stockage LSL permettra de limiter l'augmentation du trafic liée à l'évolution de la production de cycles sur le site voisin MFC en évitant le stockage en débord vers d'autres entrepôts.

Le trafic lié aux livraisons et aux expéditions de produits sur le site est actuellement d'environ 29 camions/jour.

L'étude indique qu'il passerait à 45 camions/jour après extension du site LSL, alors qu'en l'absence de projet induisant de nouvelles rotations de débord, celui-ci serait à 60 camions/jour.

S'agissant du trafic lié aux véhicules du personnel, il restera limité, le dossier indiquant que le projet devrait permettre de créer à l'horizon 2024 quatorze postes fixes et sept postes intérimaires, ce qui correspond à un doublement d'effectif du site LSL.

La part du trafic poids lourds (PL) induite par l'activité du site LSL après son extension passerait à environ 8,5 % du trafic PL de la RD 117 et 11 % de celui de la RD 13, alors qu'elle est respectivement de l'ordre de 6 et 8 % actuellement.

### **Nuisances sonores**

L'étude indique que les principales sources de bruit engendrées par le projet seront liées aux manœuvres à quai, aux activités de chargement et de déchargement des camions, au trafic des camions de livraison et d'expédition, et à celui des véhicules légers du personnel sur site.

Elle présente une modélisation acoustique réalisée en prenant en compte les sources relatives aux opérations de chargement-déchargement et au trafic des véhicules, permettant de conclure au respect des seuils réglementaires en limite de propriété et en zone à émergence réglementée dans la configuration future du projet.

Elle précise que l'accès des poids lourds au site est situé à l'est, à l'opposé des habitations les plus proches (lotissement chemin du Cahouet).

Bien que les simulations aient été réalisées selon des conditions majorant les évaluations sonores, le pétitionnaire prévoit de réaliser une campagne de mesures acoustiques de contrôle dans un délai de trois mois après la mise en service des nouvelles cellules.

### **4.3 Ressource en eau**

Le réseau d'adduction public d'eau potable sera utilisé pour des usages sanitaires et l'alimentation du réseau d'incendie à hauteur de 1 440 m<sup>3</sup>/an. Le projet prévoit de munir le dispositif d'alimentation en eau du site d'un dispositif anti-retour.

Le site ne produira pas d'eaux industrielles.

Les eaux usées domestiques seront rejetées dans le réseau collectif d'assainissement de la commune.

Le projet permettra de revoir le mode de gestion existant des eaux pluviales.

Le site disposera d'un réseau séparatif permettant de collecter distinctement les eaux pluviales de toiture et les eaux pluviales de voirie et parkings, lesquelles passeront par un séparateur à hydrocarbures.

Le bassin étanche existant au nord du site, redimensionné à un volume utile de 1 200 m<sup>3</sup>, récupérera in fine les eaux pluviales de toiture et les eaux pluviales de voirie de la partie existante. Il n'aura plus vocation à confiner les eaux d'extinction d'incendie en cas de sinistre qui seront récupérées par un bassin de 2 250 m<sup>3</sup> nouvellement créé.

Un second bassin étanche sera créé à l'ouest du site, d'un volume utile de 1 220 m<sup>3</sup>, pour récupérer les eaux pluviales de toiture et les eaux pluviales de voirie de l'extension.

Les volumes de ces deux bassins sont définis sur la base d'une pluie d'occurrence trentennale et d'un débit de fuite de 3 l/s/ha.

Les eaux pluviales de voirie transiteront par des séparateurs d'hydrocarbures avant rejet au milieu naturel (fossé rejoignant le Falleron).

Le dossier indique par ailleurs que les nouveaux bassins seront lestés.

#### 4.4 Artificialisation et consommation des sols

Même s'il s'agit d'un projet d'extension d'une plateforme logistique existante au sein d'une zone industrielle, le dossier aurait gagné à approfondir la justification du besoin et du dimensionnement du projet, au regard de l'enjeu de modération de la consommation et d'artificialisation des sols, qui n'est pas abordée dans l'étude d'impact.

***La MRaE recommande de mieux justifier la prise en compte de l'enjeu de modération de la consommation d'espace, en rappelant que l'objectif de « zéro artificialisation nette » inscrit dans les orientations politiques françaises depuis juillet 2018 impose de réfléchir, à titre compensatoire, à des propositions de désartificialisation parallèlement à tout projet de consommation nouvelle d'espace.***

#### 4.5 Prévention du risque inondation

Le projet est localisé en majorité dans le lit majeur, avec une partie en lit majeur exceptionnel, du Falleron, qui s'écoule à environ 90 m au nord du site.

Le pétitionnaire indique que la digue du bois Grassin, présente en limite de propriété au nord et à l'ouest du projet, est en bon état et correctement entretenue par les services municipaux. Il considère donc qu'elle peut jouer son rôle de barrière physique en cas de montée des eaux.

Le dossier précise que la cote à prendre en compte pour l'inondation est de 5,05 mNGF et que les nouvelles cellules de stockage seront construites en s'alignant sur la cote du plancher des cellules existantes soit 6,10 mNGF.

Une étude spécifique a été menée pour justifier que les aménagements prévus permettent de conserver une transparence hydraulique, que les installations ne viendront pas aggraver les conséquences des inondations, qu'elles ne constitueront pas un danger pour la sécurité publique en cas de crue, et que les installations, ouvrages, ou remblais sont conçus ou implantés de façon à réduire au maximum la perte de capacité de stockage des eaux de crue. Cette étude a été menée sans tenir compte de la présence de la digue.

En situation actuelle, en cas d'événement de crue exceptionnelle, la surface d'expansion de la crue serait d'un peu plus de 3 ha, correspondant à un volume de crue d'environ 13 500 m<sup>3</sup>. En situation projetée, la surface d'expansion de la crue serait d'environ 2,5 ha, correspondant à un volume de crue de 11 500 m<sup>3</sup> environ. L'aménagement du site générerait donc un déficit de l'ordre de 2 000 m<sup>3</sup> sur le volume d'expansion de crue. Le pétitionnaire propose alors de compenser ce volume par celui des bassins de gestion des eaux.

#### 4.6 Intégration paysagère

L'étude évoque la situation d'un site existant, implanté en zone industrielle, ainsi que le caractère arboré de la plus grande part de sa périphérie. Elle présente deux vues du projet depuis la digue du Bois Grassin.

S'agissant en particulier de bâtiments d'extension d'une hauteur de près de 14 m au faîtage, susceptibles de plus de supporter des panneaux photovoltaïques, le dossier n'explore pas d'éventuelles incidences au regard de ses façades ouvertes et du lotissement voisin du Cahouet en particulier.

Il n'analyse pas l'intégration du projet à des échelles paysagères plus larges, notamment en lien avec le bourg de Machecoul au nord-ouest, et le bourg Saint-Martin dont il est séparé par des parcelles agricoles au nord-est.

**La MRAe recommande d'approfondir l'analyse d'intégration paysagère du projet pour mieux justifier des choix d'aménagement retenus au regard des impacts potentiels sur les populations riveraines et les hameaux ou centre-bourgs plus éloignés.**

#### **4.7 Prévention des risques d'incendie**

L'identification des potentiels de dangers réalisée par le pétitionnaire est basée sur l'accidentologie, la dangerosité des produits, les quantités présentes et les conditions d'exploitation.

En raison des quantités et des caractéristiques des produits stockés, les phénomènes dangereux associés aux potentiels de dangers du site et les effets associés sont l'incendie d'une ou plusieurs cellules de stockage, conduisant à des effets thermiques, à la dispersion de fumées toxiques et à la perte de visibilité.

L'analyse détaillée de ces risques, présentée dans l'étude de dangers, conduit l'exploitant à identifier cinq scénarios d'accidents possibles susceptibles d'avoir des effets à l'extérieur des limites du site (effets thermiques irréversibles et/ou létaux atteignant les voiries et/ou les bâtiments du site MFC).

Les résultats des modélisations réalisées montrent que les effets toxiques des fumées en cas d'incendie ne sortent pas des limites du site et qu'aucune perte de visibilité n'est attendue sur les voies de circulation environnant le projet.

L'exploitant a étudié pour chaque phénomène dangereux retenu, son intensité, sa probabilité, sa cinétique et sa gravité au regard des dispositions réglementaires en vigueur.

Au final, les accidents majeurs pouvant affecter des personnes à l'extérieur du site, en tenant compte des mesures de maîtrise des risques, ont été positionnés dans la matrice gravité-probabilité (dite matrice MMR) définie dans la circulaire du 10 mai 2010, justifiant de l'acceptabilité des installations existantes et de l'extension.

Certains phénomènes sont classés en zone de risque intermédiaire, pour lesquels le pétitionnaire doit engager une démarche d'amélioration continue, conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 modifié en septembre 2020.

Les principales mesures de maîtrise des risques identifiées par l'étude de dangers sont :

- le système d'extinction automatique d'incendie, qui sera modifié pour assurer la protection des nouvelles cellules,
- les murs coupe-feu entre cellules, entre cellules et locaux techniques, entre cellules et bureaux,
- les équipements d'extincteurs et de robinets d'incendie armés,
- des colonnes sèches au droit des murs séparatifs coupe-feu entre les cellules de stockage n°2 et 3 et n°3 et 4,
- des détecteurs d'hydrogène dans les locaux de charge,
- la mise en place de quatre réserves d'eau incendie complémentaires de 120 m<sup>3</sup> chacune, s'ajoutant aux trois réserves d'eau incendie existantes de 240 m<sup>3</sup> chacune,
- la création d'un bassin de confinement des eaux d'extinction d'incendie pour un volume de rétention de 2 250 m<sup>3</sup>.

La MRAe observe que l'efficacité de ce dernier équipement est étroitement liée à la qualité de sa conception en articulation avec le système d'assainissement pluvial du site d'une part et à la maîtrise de son exploitation d'autre part. Cette efficacité est essentielle pour la protection des milieux récepteurs que sont le Falleron et plus en aval le marais breton.

## 4.8 Énergie - Climat

Au titre de la vulnérabilité du projet vis-à-vis du changement climatique, le dossier aborde succinctement l'augmentation de la température et les phénomènes météorologiques associés, les précipitations, inondations, coulées de boues, grêle et neige, les vents et les tempêtes, l'augmentation du niveau de la mer et la modification de l'amplitude des marées.

Il considère la vulnérabilité des installations limitée ou maîtrisée vis-à-vis de ces phénomènes, et renvoie en particulier aux analyses spécifiques portées par l'étude d'impact sur la gestion des eaux pluviales et celle du risque inondation.

Les économies d'énergie sont évoquées au titre de la compatibilité du projet avec le SRCAE des Pays-de-la-Loire et le PCAET de la communauté de communes Sud Retz Atlantique.

Le dossier indique :

- que la production d'électricité liée aux panneaux photovoltaïques qui seront posés sur les toitures des nouvelles cellules de stockage devrait permettre l'autosuffisance pour le site LSL, peu consommateur d'énergie ; ces affirmations auraient toutefois mérité d'être étayé par des chiffres ;
- que l'augmentation d'émission de gaz à effet de serre (GES) liée au trafic routier sera limitée par la réduction des effets de débord pour stocker la production de MFC ;
- que le projet s'inscrit dans une démarche de promotion du vélo, qui compte parmi les principaux moyens de développement des mobilités durables.

Faute d'information dans le dossier, la MRAe observe que cette démarche de promotion du vélo ne se traduit pas en termes de desserte par les modes doux pour le projet présenté.

## 4.9 Suivi

L'étude d'impact ne comprend pas de chapitre spécifique au suivi du projet et de ses effets. Les chapitres thématiques relatifs aux milieux naturels et à la biodiversité d'une part, aux nuisances sonores sur les populations riveraines d'autre part, contiennent des mesures de suivi déjà évoquées dans le présent avis.

## 5 Conclusion

Le projet d'extension de la plateforme logistique LSL à Machecoul-Saint-Même est directement associé aux besoins de stockage du site d'assemblage voisin MFC, dont la production connaît une croissance importante.

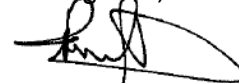
Il propose une solution sur site existant de nature à éviter les trafics routiers qui seraient liés aux débords vers des entrepôts distants.

Toutefois, les impacts sur les milieux naturels et la biodiversité demandent que soient mieux justifiées les solutions retenues pour la prise en compte du risque de destruction et de dérangement d'espèces protégées, la démarche de recherche d'évitement des impacts paraissant en l'état insuffisamment aboutie, au profit d'un recours à la compensation via la mise en œuvre d'un site de renaturation.

La MRAe recommande par ailleurs que l'analyse de l'intégration paysagère du projet soit approfondie au regard des zones d'habitation riveraines et des hameaux ou centre-bourgs plus éloignés.

Nantes, le 8 février 2021

Pour la MRAe Pays de la Loire, le président par  
délégation,



Daniël FAUVRE