



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale
d'Autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
relatif à l'implantation d'une plateforme logistique
- par la société JMG Partners -
au sein de la zone d'activités de Salonique

sur la commune de Janneyrias (38)**

Avis n° 2020-ARA-AP-1011

Avis délibéré le 21 juillet 2020

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 21 juillet 2020 en visioconférence entre Lyon et Clermont-Ferrand. L'ordre du jour comportait notamment l'avis relatif à l'implantation d'une plateforme logistique - par la société JMG Partners- au sein de la zone d'activités de Salonique sur la commune de Janneyrias (Isère).

Étaient présents et ont délibéré : Catherine Argile, Jean-Marc Chastel, Jean-Paul Martin et Véronique Wormser

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 29 avril 2020 pour avis de l'autorité environnementale par la commune de Janneyrias, autorité compétente pour délivrer le permis de construire du projet.

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

Toutefois, en application de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 et de ses textes subséquents, pendant la période comprise entre le 12 mars 2020 et le 23 mai 2020 inclus, ce délai est à décompter à partir du 24 mai 2020¹.

Conformément aux dispositions du III du même article, les services de la préfecture de l'Isère, au titre de leurs 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.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, 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 de la DREAL. Conformément à l'article R. 122-9 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 Loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 et articles 1 (I), 7 et 12 ter de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 modifiée relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période. Lorsqu'une demande d'avis est déposée avant le 12 mars 2020 et que le délai de deux mois n'est pas écoulé à cette date, ce délai est suspendu le 12 mars et reprend le 24 mai 2020. Lorsqu'une demande d'avis est déposée pendant la période comprise entre le 12 mars 2020 et le 23 mai 2020 inclus, le délai de deux mois est reporté et commence à courir le 24 mai 2020

Synthèse

L'opération consiste en la réalisation d'une plateforme logistique sur 7,87 ha de terrains agricoles, en bordure des étangs de Salonique dans la commune de Janneyrias, en Isère. Elle est localisée à proximité de l'A432, au nord de l'aéroport Saint-Exupéry, et jouxte à l'ouest des installations logistiques de la société But. Elle s'inscrit dans le futur parc d'activités de Salonique, de 14,31 ha, dont elle constituerait la première opération. L'autorité environnementale est saisie à l'occasion de la demande de permis de construire nécessaire à la réalisation de cet entrepôt ; l'étude d'impact fournie porte sur ce seul périmètre.

L'Autorité environnementale note qu'elle devra être saisie pour rendre un avis à l'occasion de deux autres demandes d'autorisation dont la délivrance est nécessaire au démarrage des travaux concernés par ce permis de construire : une autorisation au titre de la loi sur l'eau pour le projet d'ensemble de parc d'activités de Salonique et une au titre des installations classées pour la protection de l'environnement pour l'opération logistique. Elle recommande dès à présent, à tout le moins, de joindre au dossier l'étude d'impact du projet de parc d'activités et de s'assurer de la bonne cohérence de l'étude d'impact fournie pour l'opération logistique avec celle-ci.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du projet de parc d'activités et de l'opération logistique sont :

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

L'étude d'impact de l'opération est claire et illustrée. Elle est particulièrement documentée dans les domaines de la biodiversité, des sols et des eaux.

Cependant, elle n'identifie et ne qualifie que partiellement les enjeux environnementaux liés au projet et à son implantation, en particulier, la consommation d'espace agricole, l'atteinte des paysages, l'augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dues au trafic routier généré par le projet. Par conséquent, elle n'en évalue pas les impacts précisément et ne présente pas de mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la hauteur des enjeux en présence. La justification du projet, en l'absence notamment de solutions de substitution, est également à approfondir.

L'ensemble des observations et recommandations émises par l'Autorité environnementale sont détaillées dans l'avis qui suit.

Avis

1. Contexte, présentation et principaux enjeux environnementaux de l'opération.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet d'ensemble et de l'opération.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux.....	6
2. Qualité du dossier.....	6
2.1. Périmètre de l'étude d'impact.....	6
2.2. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement.....	7
2.2.1. Milieux naturels.....	7
2.2.2. Eaux.....	9
2.2.3. Pollution lumineuse et paysage.....	9
2.2.4. Activités agricoles.....	9
2.2.5. Trafic, bruit, qualité de l'air.....	10
2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus.....	10
2.4. Incidences notables potentielles de l'opération sur l'environnement et mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser ces impacts.....	11
2.4.1. Milieux naturels.....	11
2.4.2. Eaux.....	12
2.4.3. Pollution lumineuse et paysage.....	13
2.4.4. Consommation d'espaces et activité agricole.....	13
2.4.5. Trafic, bruit, qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre.....	13
2.5. Articulation de l'opération avec les documents d'ordre supérieur.....	14
2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	15

1. Contexte, présentation et principaux enjeux environnementaux de l'opération

1.1. Contexte et présentation du projet d'ensemble et de l'opération

L'opération consiste en la réalisation d'une plateforme logistique sur la commune de Janneyrias, dans le département de l'Isère. Elle est localisée au sein du futur parc d'activités de Salonique, de 14,31 ha, dont elle constituerait la première opération. Ce parc fera l'objet d'une convention de projet urbain partenarial² (PUP) avec la commune qui réalisera la voirie et les réseaux.

Le site d'implantation de l'opération, d'une surface d'environ 7,87 ha, est constitué pour l'essentiel d'une parcelle cultivée insérée entre un entrepôt logistique (société But) et un complexe d'étangs issus de l'exploitation d'une ancienne carrière (les étangs de Salonique). Situé à proximité de l'aéroport Saint-Exupéry, il est desservi par l'autoroute A 432 et la route départementale D 517.

L'aménagement projeté comporte la construction d'un bâtiment de 38 273 m², des aires de circulation et de stationnement des véhicules (poids lourds et véhicules légers), des quais de chargement, des aménagements paysagers et des bassins de rétention des eaux pluviales. Des panneaux photovoltaïques³ seront installés en toiture.

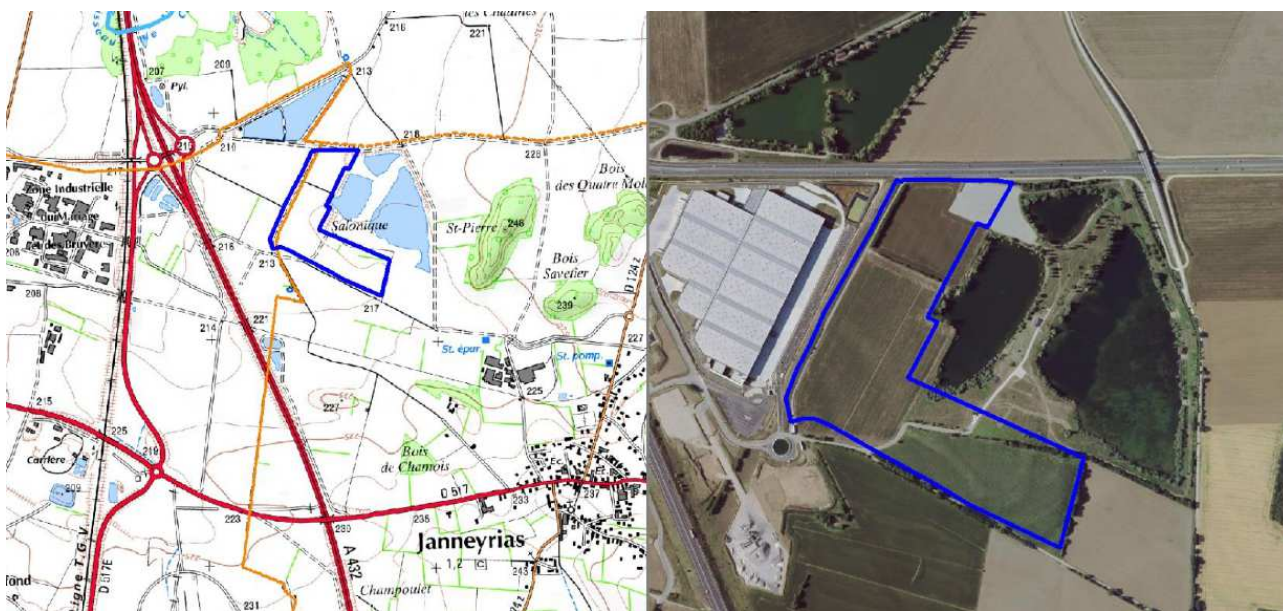


Illustration 1: Localisation du projet d'ensemble (parc d'activités de Salonique) – l'opération couvre la partie ouest (source : dossier)

L'opération a été soumise à la réalisation d'une étude d'impact par décision de l'Autorité environnementale suite à l'examen au cas par cas⁴.

La saisine de l'Autorité environnementale a été effectuée dans le cadre de la demande de permis de

2 Contrat librement négocié entre la collectivité compétente en urbanisme et un opérateur pour financer les équipements publics nécessaires à l'opération

3 Selon les pièces du dossier il s'agit de 6 343 m² ou 60 m², ce qui est à éclaircir.

4 Décision n° 2019-ARA-KKP-2293 du 12 décembre 2019

construire. L'opération fait également l'objet d'une demande d'autorisation environnementale comprenant l'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Cette dernière a été déposée le 22 juin 2020.

S'il n'y a pas d'obligation de la part des autorités décisionnaires de faire une demande d'avis conjointe à l'occasion de ces demandes d'autorisation, comme le permet le code de l'environnement, l'autorité environnementale doit cependant être saisie à chacune de ces demandes. Dans le cas d'espèce, la démarche d'évaluation environnementale se poursuivra dans le cadre de l'instruction (en cours) du dossier de demande d'autorisation environnementale et est susceptible d'entraîner des modifications substantielles de l'opération.

1.2. Principaux enjeux environnementaux

Pour l'Autorité environnementale les principaux enjeux environnementaux du projet d'ensemble et de l'opération sont :

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

2. Qualité du dossier

Le dossier joint à la demande d'avis de l'Autorité environnementale comprend notamment une étude d'impact⁵ à laquelle sont annexées plusieurs études thématiques. L'étude d'impact aborde l'ensemble des sujets figurant dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Le rapport est facilement lisible et compréhensible. Il est toutefois regrettable que la qualité insuffisante des cartes extraites des études annexées n'en permette pas une lecture correcte.

Les auteurs des études réalisées sont identifiés et les méthodologies employées sont décrites (p.221-222).

2.1. Périmètre de l'étude d'impact

L'étude d'impact indique que « *le projet s'inscrit dans la future zone d'activités Salonique, pour lequel la société JSD déposera, en tant qu'aménageur, un dossier d'autorisation Loi sur l'eau soumis à étude d'impact* » (p.9). La décision n° 2019-ARA-KKP-2293 susmentionnée souligne dans ses considérants que « *le dossier [de demande d'examen au cas par cas du projet d'entrepôt logistique] renvoie vers cette étude globale de la zone d'activités en ce qui concerne la définition de mesures ERC⁶ pour les impacts sur l'environnement du projet* » (p.2/4).

L'Autorité environnementale n'a pas été saisie à ce jour pour rendre un avis sur l'étude d'impact globale de la zone d'activités Salonique. Cette dernière n'a, en tout état de cause, pas été insérée au dossier remis à la MRAe. L'étude d'impact fournie reste circonscrite à l'opération concernée en n'abordant que ponctuellement l'échelle de la zone d'activités. La création de cette zone d'activités, y compris des voiries et

5 Sauf mention contraire, les références de pages citées dans cet avis se rapportent à ce document

6 D'évitement, de réduction et de compensation

réseaux associés, générera à son échelle des impacts sur l'ensemble des domaines environnementaux⁷ tout comme l'opération à l'origine de l'avis produit.

L'Autorité environnementale recommande de s'assurer de l'articulation et de la cohérence de l'étude d'impact produite pour la seule opération de création d'une plateforme logistique avec l'étude d'impact de la zone d'activités Salonique et de joindre cette dernière au dossier.

L'analyse de la justification du projet et de ses impacts et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ainsi que leur suivi sont tout spécialement à développer.

Les recommandations qui suivent trouvent peut-être réponse dans l'étude d'impact du projet de parc d'activités manquant au dossier. En outre, en l'absence du dossier au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, et d'un descriptif précis des activités accueillies sur la plateforme logistique, ces recommandations sont susceptibles d'être complétées lors de l'avis qui sera délibéré dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Ceci concerne potentiellement toutes les thématiques environnementales.

2.2. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement

2.2.1. Milieux naturels

L'étude d'impact localise et décrit les principaux **zonages d'inventaire et de protection** du milieu naturel dans le secteur concerné. En particulier :

- plusieurs Znieff⁸ de type I sont identifiées. La plus proche se situe à environ 300 mètres du projet. Cependant les terrains du site ne sont pas susceptibles d'accueillir des espèces ayant entraîné la désignation de ces zones ;
- les sites du réseau Natura 2000 les plus proches sont situés à 5 km environ. Étant donné la nature du projet, le niveau d'enjeu lié à leur présence demeure très limité.

L'emprise du projet est principalement occupée par des cultures agricoles structurées par un réseau de haies bocagères. Les **principaux enjeux écologiques** se concentrent au niveau des plans d'eau situés au sud-est, en dehors du site. Quelques enjeux sont cependant présents dans son périmètre, au niveau :

- de la haie séparant les deux zones cultivées du site : habitats de repos et de reproduction de trois espèces de reptiles protégées et corridor de déplacement (voire gîtes, bien que la potentialité de leur présence de gîtes soit qualifiée de « très faible ») pour les chiroptères ;
- dans une moindre mesure, des parcelles cultivées : zone de chasse, voire de nidification d'oiseaux patrimoniaux ou protégés.

Une partie du site consacre la destruction d'une **zone de compensation environnementale** liée à un autre projet de base logistique (Socara, porté par la SCI Apral) implanté sur la commune voisine de Villetted'Anthon, la compensation a consisté à intégrer une zone humide remarquable dans une Znieff de type I (Marais de Charvas). Cette zone a également pour objectif la re-création d'habitats favorables à la reproduction de l'Édicnème criard sur la zone des étangs de Salonique. L'étude d'impact souligne la faible efficacité de cette mesure compensatoire imputable à « *un mauvais aménagement du site ou à une mauvaise gestion, notamment liés à une granulométrie inadéquate et à l'absence de prise en compte du dérangement et de la prédation* ». Le maître d'ouvrage de cette mesure demande à ce que l'arrêté définissant cette mesure compensatoire puisse être revu.

⁷ Les milieux (continuités écologiques, zones humides, biodiversité), les eaux (souterraines, eau potable), les sols (imperméabilisation, surfaces et gestion des eaux pluviales), le trafic, la qualité de l'air, le bruit et les gaz à effet de serre.

⁸ Zone naturelle d'inventaire écologique faunistique et floristique



Illustration 2: Emprises de l'opération (en noir) et de la zone de compensation environnementale (en rouge) (source : étude d'impact)

Le portail des **zones humides** de la région Auvergne-Rhône-Alpes indique que le site est localisé en bordure de la zone humide associée aux étangs de Salonique et même empiète sur celle-ci (en partie nord-est). Une étude menée à une échelle plus fine montre cependant que les zones humides, centrées sur les étangs, ne sont pas intersectées par le projet (carte p.53). Cette analyse est fondée sur les critères pédologiques et d'habitat, appliqués de façon non cumulative comme le prescrit la législation en vigueur.

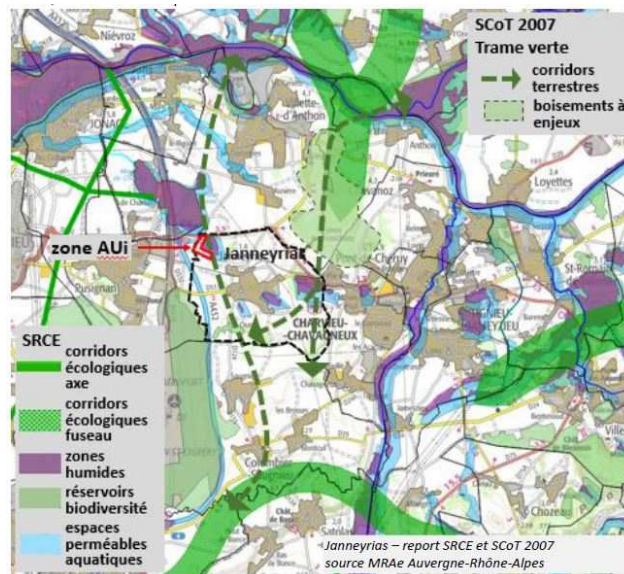


Illustration 3: Trame verte inscrite au Scot de 2007 (source : avis MRAe)

A partir d'une analyse réalisée à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée, l'étude d'impact conclut que les espaces agricoles présents au droit du projet « jouent peu de rôle » dans la **continuité écologique** du secteur, bien que le site soit localisé dans un secteur que l'atlas du SRCE⁹ de la région Rhône-Alpes identifie comme « grand espace agricole participant de la fonctionnalité écologique du territoire » (p.55). Comme

9 Schéma régional de continuité écologique

déjà relevé dans son avis relatif à la révision du PLU de la commune de Janneyrias¹⁰, l'Autorité environnementale note toutefois la présence d'un corridor écologique identifié en 2007 par le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné sur les parcelles concernées par le projet. **Elle recommandait alors « dans la perspective de revisiter la localisation de la zone AUi, d'approfondir le volet "justification des choix opérés au regard des différentes options possibles, notamment vis-à-vis des objectifs de protection de l'environnement" » (p.14/17). Aucune réponse n'a été apportée, dans le dossier fourni, à cette recommandation qui concerne pourtant directement le projet et l'opération.**

2.2.2. Eaux

Le secteur est concerné par la présence d'une nappe, libre, dont la profondeur a été mesurée en période proche de l'étiage (novembre). Deux chenaux d'écoulement de la nappe sont présents sous l'aire d'étude, dans des secteurs où les alluvions laissent la place à la molasse argileuse. La nappe est plus haute en partie sud-est du site (environ 4,5 mètres d'écart) du fait de leur présence. Les études hydrauliques et hydrogéologiques fournies indiquent que des mesures complémentaires, à effectuer au printemps 2020 (période de hautes eaux), sont requises pour connaître précisément le niveau haut de la nappe et valider les hypothèses retenues dans le dossier. La qualité des eaux souterraines est médiocre. L'infiltration *in situ* des 15 premiers millimètres de pluie est exigée. Une zone non saturée de 1 m de haut doit être respectée entre la surface d'infiltration des eaux pluviales et le niveau des plus hautes eaux de la nappe.

L'aire d'étude n'est concernée par aucun captage d'eau potable et n'est traversée par aucun cours d'eau. Les étangs de Salonique jouxtent à l'est le site retenu pour le projet de parc d'activités et donc également pour l'opération objet du présent avis. Ils sont ouverts au public (pêche, promenade).

Le site n'est desservi par aucun réseau d'eau potable ou d'eaux usées.

2.2.3. Pollution lumineuse et paysage

La **pollution lumineuse** dans le secteur concerné par le projet est qualifiée de forte sans que l'enjeu associé soit qualifié d'important dans le dossier.

Le site du projet s'intègre dans un **contexte paysager** de plaine agricole ponctuée, en particulier à l'ouest, sur un axe nord-sud, de grands aménagements : infrastructures de transport (aéroport, routes et voie ferrée), zones d'activités industrielles et commerciales, et secteurs d'habitat (« *lotissements [qui] se multiplient et consomment l'espace en périphérie des bourgs* »). Plus localement, l'étude constate toutefois que la commune se situe « *dans la couronne verte à dominante agricole de l'agglomération lyonnaise* » (p.71), encore peu marquée par ces aménagements. L'opération se trouve en limite de cette ceinture verte.

L'étude d'impact ne conclut pas sur le niveau de l'enjeu paysager. Les éléments permettant d'évaluer le risque de banalisation du paysage local ne sont ni évoqués ni fournis.

2.2.4. Activités agricoles

L'**enjeu agricole** n'est pas décrit. Sur ce sujet, l'étude se limite à indiquer qu'« *une étude préalable agricole est en cours de réalisation dans le cadre du projet d'aménagement* » (p.82). Or, la soustraction d'une importante surface de terres (8 ha) à l'activité agricole constitue un enjeu fort du projet qui nécessite d'être caractérisé et qualifié finement. Ne sont décrits ni la qualité agronomique des sols, ni l'activité qui est exercée actuellement sur ces terrains, ni la part de ces parcelles dans l'exploitation concernée, ni la dynamique des exploitations dans le secteur environnant.

L'Autorité environnementale recommande de caractériser précisément l'enjeu agricole du projet.

¹⁰ [Avis du 10 décembre 2019 :](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191210_aara267_rev_plu_janneyrias_38.pdf)

http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191210_aara267_rev_plu_janneyrias_38.pdf

2.2.5. Trafic, bruit, qualité de l'air

L'état initial du site en termes de **transports et de déplacements** n'est pas décrit. Or, la nature du projet générera un trafic supplémentaire de poids lourds (transport de marchandises) et de véhicules légers (déplacement des employés). Il apparaît donc indispensable de qualifier la situation actuelle afin d'être en mesure d'estimer les impacts générés en termes de trafic, de pollution et autres nuisances.

Des mesures de bruit ont été effectuées. L'ambiance sonore du site est qualifiée de bruyante en particulier au nord. Ceci est majoritairement lié au trafic routier sur les infrastructures qui bordent le nord et l'ouest du site (RD517 et A432), et l'activité logistique BUT, sur la parcelle voisine à l'ouest. Le site est situé en outre en zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Saint-Exupéry (qui autorise ce type d'activité dès lors qu'elle ne génère pas l'implantation permanente de population).

La qualité de l'air est évaluée à partir des données de la station de mesure de la qualité de l'air de l'Est Lyonnais – Saint-Exupéry, localisée à 1,8 km au sud-ouest. Les polluants mesurés sont¹¹ : le dioxyde et le monoxyde d'azote, l'ozone et les PM10. Les objectifs de qualité sont actuellement respectés en moyenne mensuelle.

Le bilan des enjeux environnementaux dressé sous forme de tableau concluant l'analyse de l'état initial (p.91 à 94) n'identifie pas l'ensemble des principaux enjeux liés au site et au projet relevés au 1.2 par l'Autorité environnementale.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement en caractérisant précisément toutes les thématiques environnementales qu'elle a relevées comme à enjeu et qui sont rappelées ci-avant.

2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus

La justification des choix effectués pour concevoir le projet est traitée de façon extrêmement succincte (une demi-page lui est consacrée, p.202) et concerne uniquement le choix du terrain.

Elle repose sur l'affirmation de la compatibilité du projet avec le PLU, la proximité immédiate des axes routiers, l'absence de forte sensibilité environnementale du site, un bassin d'emploi compatible avec le projet et le besoin en surfaces logistiques pour les entreprises nationales et locales.

Le dossier ne présente pas les « *solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage* », contrairement aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Le site est principalement compris dans la zone AUi1 ayant vocation à être urbanisée à court terme du plan local d'urbanisme (PLU) de Janneyrias¹². Celui-ci fait actuellement l'objet d'une procédure de révision dont le projet est arrêté mais pas encore approuvé. L'Autorité environnementale a émis un avis concernant ce projet de révision¹³. Cet avis relevait l'absence d'effectivité de l'engagement de la commune de « *prise en compte des enjeux agricoles, écologiques, paysagers et de cadre de vie en imposant notamment un large espace tampon végétal entre la zone humide et la zone logistique* » qui ne trouvait aucune traduction concrète au règlement écrit du PLU et dans l'orientation d'aménagement et de programmation de la zone Aui. Elle recommandait en outre d'approfondir le volet "*justification des choix opérés au regard des différentes options possibles, notamment vis-à-vis des objectifs de protection de l'environnement*".

Si le dossier s'appuie opportunément sur les études faune-flore pour étayer l'absence de forte sensibilité

11 Il sera noté qu'en particulier les PM2,5, ne sont pas mesurées alors qu'elles sont mentionnées dans la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

12 Approuvé le 13 juin 2006

13 Avis n° 2019-ARA-AUPP-00857 en date du 10 décembre 2019

environnementale du site, il ne démontre pas le besoin effectif de ce type de plateforme logistique sur le territoire au regard de celles préexistantes et de leur taux de fonctionnement), ni surtout l'absence de surfaces disponibles sur des secteurs déjà artificialisés, en densification ou en mutation, à l'échelle du territoire voire de l'agglomération lyonnaise, ni l'absence de sites permettant de développer l'intermodalité fer-route qui contribuerait à limiter les émissions de GES et de polluants atmosphériques liés à l'activité.

Le dossier fourni n'évoque pas la notion de multimodalité pour la plateforme logistique et n'envisage pas d'alternative au transport routier, par exemple ferroviaire.¹⁴

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir et de documenter la justification environnementale des choix retenus en termes de besoins du territoire, d'implantation et de conception du projet.

2.4. Incidences notables potentielles de l'opération sur l'environnement et mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser ces impacts

L'étude décrit les précautions classiques à prendre durant la **phase chantier** afin de réduire les risques de pollutions et nuisances éventuelles : stockage des matériaux et des engins, gestion des eaux de ruissellement issues du chantier, collecte des déchets, etc. Concernant la faune, des mises en défens, l'adaptation du calendrier des travaux et la présence d'un écologue sont prévues. Étant donné les caractéristiques du site et du projet, les impacts potentiels durant la période de travaux sont de façon pertinente considérés comme faibles, dès lors que l'ensemble des mesures sera mis en œuvre.

Les mesures d'évitement et de réduction prévues font l'objet de fiches récapitulatives et sont décrites précisément. Le suivi de chacune des mesures est présenté. Sa fréquence reste cependant à préciser pour certaines ainsi que les modalités d'analyse des résultats et de réajustement des mesures qui peut en découler.

L'Autorité environnementale recommande de préciser les modalités d'analyse de l'ensemble des suivis projetés et de révision des mesures ERC le cas échéant.

2.4.1. Milieux naturels

La carte p.107, difficilement lisible, présente l'ensemble des mesures concernant le **milieu naturel**. En particulier :

- les zones identifiées comme écologiquement les plus sensibles seront mises en défens ;
- la haie en partie centrale du site sera supprimée après contrôle par un écologue de l'absence d'enjeux liés à la présence de chiroptères dans un arbre pouvant potentiellement abriter des gîtes ;
- les travaux seront réalisés à une période adaptée pour limiter au maximum la mortalité directe d'individus (automne) ;
- des habitats seront recréés pour permettre le retour de la faune sur la périphérie du site durant la phase de fonctionnement : haies, espaces verts, hibernaculum pour les reptiles, aménagement des bassins et des réseaux d'eaux pluviales favorable à la faune.

Il aurait été judicieux de faire figurer sur cette carte les éléments du projet (bâtiment, voiries d'accès, parkings, etc.) afin de comprendre leur implantation par rapport aux enjeux identifiés. Un plan de masse est fourni qui montre que les espaces entre l'étang le plus proche et les voiries ou même le bâtiment peuvent être très réduits (et ne semblent pas pouvoir constituer « *un large espace tampon végétal entre la zone humide et la zone logistique* » correspondant à l'engagement de la commune de Janneyrias dans la

¹⁴ La directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (en date d'octobre 2006) souligne que : "En complément des infrastructures de transport et des grands équipements, les zones d'activités dédiées à la logistique seront obligatoirement desservies par au moins deux modes de transport".

révision de son PLU). Un suivi de la fonctionnalité de cet espace vis-à-vis de la faune et de la flore apparaît nécessaire ; si celle-ci n'était pas avérée, des mesures de compensations seraient alors à envisager.

L'Autorité environnementale recommande de mettre en place un suivi de la fonctionnalité, pour la faune et la flore, de l'espace situé entre le bâtiment logistique et l'étang le plus proche.

Si le **déplacement de la zone dédiée à l'accueil de l'œdicnème criard** apparaît justifié, en particulier par les nuisances sonores générées par la route départementale D 517 adjacente ainsi que par la fréquentation du complexe de loisirs des étangs, des mesures d'évitement potentielles pouvant permettre une amélioration de la fonctionnalité de la zone aurait pu être étudiées au préalable. En outre, ce déplacement générera une consommation d'un hectare environ d'espace agricole positionné au sud du parc d'activités qui pourrait s'avérer également bruyant ou présenter des nuisances du fait de l'aménagement à venir de sa partie sud. Le déplacement de cette mesure compensatoire n'est pas évalué sur ces points. En outre, la surface retenue s'insère dans un espace qui n'est assorti d'aucune protection particulière pouvant assurer la pérennité de son usage et de ses caractéristiques.

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir la démonstration de la valeur ajoutée et la durabilité des caractéristiques du nouveau site retenu pour la mesure compensatoire de la base logistique de la Socara, d'évaluer son impact sur l'environnement et de présenter les mesures ERC nécessaires le cas échéant.

2.4.2. Eaux

Le projet induit l'imperméabilisation de 62 053 m², répartis en deux « bassins versants ». Un dispositif de gestion des eaux pluviales est prévu ; les études afférentes sont fournies. Des séparateurs d'hydrocarbures, deux bassins de rétention étanches et deux bassins d'infiltration végétalisés sont prévus et dimensionnés pour une pluie trentennale tout en pouvant contenir une pluie centennale. L'ensemble est décrit précisément à la limite suivante près : le plan de masse (comme l'étude hydrogéologique) ne permet d'identifier qu'un seul bassin d'infiltration, au nord est du bâtiment, dans lequel se déverseraient les eaux des deux bassins de rétention, ce qui ne correspond pas à ce qui est décrit dans l'étude d'impact elle-même. Le dispositif de rétention des eaux d'incendie est décrit.

Les eaux usées seront raccordées au réseau public. Les travaux nécessaires à ce raccordement ne sont pas décrits et leurs impacts ne sont pas évalués.

Le dossier indique que la cote de la dalle du bâtiment sera de 212,30 m NGF¹⁵ soit 1,30 m au-dessus de celle de la nappe en moyenne, sauf à l'est et au sud-est du site où elle sera de 213,15, soit 0,85 m au-dessus de celle de la nappe en moyenne. Le dossier n'apporte pas la démonstration que la hauteur minimale de 1 m pour la zone non saturée (ZNS) est donc bien respectée.

Le projet nécessite des déblais et des remblais qui devraient être en équilibre. Les remblais seront équipés d'épis drainants. L'étude hydraulique indique que des pompages pourront être nécessaires en phase travaux : ceux-ci ne sont pas évalués dans l'étude d'impact. L'étude hydrogéologique précise que le fond de fouille ne devra pas être inférieur à 211,70 m NGF.

L'Autorité environnementale recommande de lever les incohérences concernant le nombre de bassins d'infiltration, le respect d'une zone non saturée d'un mètre au-dessus de la nappe et d'évaluer le volume et les impacts des pompages en phase travaux. Elle recommande de mettre en place les mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation à ces pompages ainsi que les suivis associés.

15 Nivellement général de la France

2.4.3. Pollution lumineuse et paysage

La présence de panneaux photovoltaïques sur le toit du bâtiment conduira à des **réverbérations** qui pourraient gêner les pilotes d'aéronefs. Une étude jointe au dossier démontre la compatibilité de l'installation avec les règles de la direction générale de l'aviation civile.

En phase d'exploitation, le site sera équipé d'un « éclairage [...] d'une puissance équivalente à des lampadaires implantés sur la voirie publique » (p.160) qui amplifiera le phénomène de **pollution lumineuse** pouvant ainsi perturber le fonctionnement biologique des espèces animales et végétales du secteur. L'étude n'identifie pas cet impact et n'y associe pas de mesure de limitation de l'éclairage pendant la période nocturne permettant de réduire ces effets de manière efficace. Les seules mesures consistant à orienter les éclairages du site « vers les installations du site et non pas vers le milieu naturel » ou à « privilégier l'utilisation de lampes peu polluantes » ne peuvent en effet être considérées *a priori* comme suffisantes. L'analyse de retours d'expérience sur des sites similaires pourrait utilement apporter des éléments de réponse sur ce sujet.

L'Autorité environnementale recommande de mieux étayer le choix des mesures prises pour limiter la pollution lumineuse et éviter et réduire ses impacts sur la faune et la flore, et si nécessaire de les renforcer.

Malgré les **mesures paysagères** annoncées (traitement architectural des façades et des clôtures, végétalisation), les photomontages fournis montrent que le projet, de par sa typologie (bâtiment logistique, voiries et parkings) et ses dimensions (surface de 8 ha et hauteur de 14 mètres), marquera fortement le paysage, notamment depuis l'espace de loisirs voisin (p.135). Le dossier précise les essences qui seront plantées, prévoit de faire appel à des essences marscecentes¹⁶, et décrit les alignements prévus. S'il fournit des vues éloignées du bâtiment en projet depuis l'est des étangs, il ne fournit aucun photomontage le représentant depuis les rives, notamment ouest, de l'étang le plus proche du site du projet. Ainsi, les impacts paysagers du projet pour les usagers des étangs ne sont pas totalement documentés. En outre, aucun photomontage ne fait apparaître le cumul d'impact avec l'entrepôt existant contigu, de taille également très importante (environ 10 ha), depuis le paysage plus lointain. Enfin, le dossier prévoit (MR11) la réalisation de bassins végétalisés paysagers, qui s'avèrent être les bassins d'infiltration prévus dans le dispositif de gestion des eaux pluviales. La valeur ajoutée de cette mesure n'apparaît pas acquise.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des photomontages en vue rapprochée du projet le présentant depuis la rive ouest de l'étang le plus proche du site et en vue éloignée présentant son impact paysager cumulé avec l'entrepôt voisin.

2.4.4. Consommation d'espaces et activité agricole

Le dossier indique qu'« une étude de compensation agricole est en cours de réalisation » (p.132) : la compensation financière déterminée par cette étude, réglementaire, ne saurait être considérée comme une mesure environnementale compensatoire à la destruction et à l'artificialisation des sols. Le dossier ne précise pas comment le projet contribue à l'objectif de zéro artificialisation nette (cf. partie 2.5).

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des mesures visant à compenser l'artificialisation de 8 ha supplémentaires sur le territoire et à répondre ainsi à l'objectif « zéro artificialisation nette ».

2.4.5. Trafic, bruit, qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Le projet générera un trafic de 100 poids lourds et 120 véhicules légers par jour, soit 200 et 240 passages respectivement, du lundi au samedi, de 5h à 22h. Il est considéré par le dossier comme négligeable par rapport au trafic de l'A432, même cumulé avec celui des projets voisins. Aucune analyse fine des

¹⁶ Essence marscecente : qui conserve ses feuilles mortes attachées aux branches durant la saison de repos végétatif, ces feuilles ne tombant que lors de la repousse des nouvelles (source : wikipédia)

circulations sur les autres axes routiers voisins n'est fournie.

Aucune estimation du bruit généré par ce trafic n'est présentée. Les circulations préférentielles des poids lourds ne sont pas fournies.

L'analyse des impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques identifiés par le projet se limite à celles générées par la circulation des véhicules sur le site lui-même¹⁷. Ces émissions sont, sur cette base, bien évidemment limitées. Étant donné la nature du projet, les émissions de polluants atmosphériques générées par les déplacements des poids lourds directement liés à l'activité pratiquée (logistique) ainsi que par les déplacements des employés, en dehors du site, sont également à évaluer au titre des impacts du projet. Les déplacements du personnel sont a priori principalement réalisés en véhicules individuels compte tenu de la localisation du projet par rapport aux zones d'habitat du secteur (le trafic généré est estimé p.159) et la desserte du site en transports en commun¹⁸. Le dossier ne précise pas le kilométrage moyen des poids lourds qui seront accueillis sur le site ni celui des véhicules des employés du site. Le dossier n'étend pas non plus le périmètre des émissions aux autres activités du site ni aux travaux, potentiellement émetteurs. Il n'évoque pas non plus l'engagement national à atteindre la neutralité carbone et la contribution du projet à son atteinte.

Les éléments fournis sont de l'ordre du constat selon lequel « l'activité de logistique tend à rationaliser et à réduire le nombre de mouvements de camions en organisant ces mouvements de manière optimisée [...] » (p.195).

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer en les quantifiant les émissions de polluants atmosphériques d'une part, de gaz à effet de serre d'autre part, générées par le projet en prenant en compte la phase travaux et, pour la phase d'exploitation, l'ensemble des déplacements qu'il génère (poids lourds et véhicules légers, dans et hors du site) et l'ensemble des activités du site. Elle recommande également de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser ainsi que les suivis associés.

2.5. Articulation de l'opération avec les documents d'ordre supérieur

La compatibilité de l'opération logistique avec le PLU est étudiée (p.209 et suivantes). Celui-ci permet, dans la zone concernée, une hauteur des constructions de 12 m, du niveau du sol naturel avant travaux jusqu'à l'égout de toiture. L'absence des plans requis dans le dossier de demande de permis de construire fourni ne permet pas d'être assuré que les caractéristiques du bâtiment répondent à ces dispositions.

Le dossier ne fait pas état de la contribution du projet ou de son articulation avec des plans régionaux ou nationaux dont les objectifs concernent directement l'opération et le projet d'ensemble. Par exemple :

- l'objectif de « zéro artificialisation nette » inscrit dans le plan Biodiversité national de 2018, réaffirmé le 23 juillet 2019¹⁹ et traduit dans l'instruction du gouvernement du 29 juillet 2019 relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe l'espace;
- la « Stratégie eau-air-sol de l'État en Auvergne-Rhône-Alpes »²⁰ qui prévoit d'« atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette à l'échelle de la région à l'horizon 2040 et [de] réduire à l'échelle régionale la consommation foncière réelle d'au moins 50 % en 2027 par rapport à la moyenne de consommation foncière réelle annuelle entre 2013 et 2017 à l'échelle de la région » (p.9) et précise que « la baisse de la consommation du foncier "de première main" nécessite le réemploi du foncier déjà artificialisé (lutte contre la vacance, réemploi des friches, densification, renouvellement urbain...) » (p.16) ;

17 Page.150 et suivantes

18 Le site est desservi par une ligne de bus unique, dont l'arrêt se situe à 350 m du projet et dont les caractéristiques de la desserte (destinations, fréquence) ne sont pas décrites

19 https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-dp-artificialisation-juillet-2019_0.pdf

20 Préfecture d'Auvergne-Rhône-Alpes – SGAR – Mai 2020

- le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ²¹ dont la règle n°4 impose, « *pour participer à la réduction de la consommation foncière à l'échelle régionale, en conformité avec une trajectoire devant conduire au « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050 comme annoncé par la Commission européenne, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent donner la priorité à la limitation de la consommation d'espace quel que soit l'usage (économique, logistique, habitat, services, commerces, etc.).* ».

L'opération s'inscrit en outre dans le fuseau actuellement retenu pour le contournement ferroviaire lyonnais.

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

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale ne comporte pas de résumé non technique de l'étude d'impact, contrairement à ce que l'étude indique (« *un résumé non technique est rédigé dans un document indépendant, pièces PJ n°4a* », p.9).

L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet de compléter son dossier par ce résumé, indispensable au public pour prendre connaissance de manière synthétique du projet, de ses impacts et des mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser.

21 Approuvé le 10 avril 2020. <https://jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/ambitionterritoires2030/sraddet-projet-definitif>