



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale sur la construction d'un entrepôt logistique par la société Eiffage Construction Confluence sur la commune de Montbeugny (03)

Avis n° 2022-ARA-AP-1371

Avis délibéré le 29 juillet 2022

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 29 juillet 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur construction d'un entrepôt logistique par la société Eiffage Construction Confluence sur la commune de Montbeugny (03).

Ont délibéré : Hugues Dollat, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Jean-Philippe Strebler, Benoît Thomé et Véronique Wormser.

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

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 1^{er} juin 2022, 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 même code, les services de la préfecture de l'Allier, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé avaient été consultés et avaient transmis leur contribution en dates respectivement du 14 et 29 septembre 2021. Le SDIS a également transmis un avis le 29 septembre 2021.

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.

Synthèse de l'Avis

La société Eiffage Construction Confluence, filiale du groupe Eiffage Construction, projette la construction d'une plateforme logistique de six cellules de stockage de matières dangereuses sur la commune de Montbeugny (03) sur un terrain agricole de 7,6 ha, localisé au sein de la ZAC Logiparc 03 créée en 2010 sur une surface totale de 184 ha. Le projet est situé à un kilomètre au nord de l'aérodrome de Moulins-Montbeugny et à environ sept kilomètres à l'est de Moulins. La zone d'activités comporte un bâtiment industriel déjà construit et exploité, un bâtiment logistique en fonctionnement et deux bâtiments logistiques sont en projet.

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment d'une emprise au sol de 19 363 m². Les six cellules auront une taille de 3 000 m² chacune, et les différents produits seront répartis dans les cellules en fonction de leurs caractéristiques (toxiques, aérosols, inflammables, comburants, combustibles et dangereux pour l'environnement...) et des risques inhérents à chaque produit. Le projet inclut également des quais de chargement/déchargement, des bureaux et locaux sociaux, un local pour la recharge des engins de manutention, et une chaufferie et des zones de parking.

Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement au regard de son caractère d'installation classées pour la protection de l'environnement (ICPE), notamment du fait de son statut d'établissement qui est classé sous le régime Seveso Seuil Haut.

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

- Le cadre de vie des riverains, en particulier la qualité de l'air et le bruit, au regard de la présence d'habitations à 650 m du projet ;
- les risques technologiques et leurs conséquences en particulier sur la santé humaine ;
- le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre , du fait des transports routiers et de la consommation d'espace ;
- le paysage au regard de l'envergure des bâtiments prévus ;
- la biodiversité et les milieux naturels.

Ces enjeux sont renforcés du fait de la présence d'autres activités notamment logistiques au sein de la zone d'activité Logiparc 03 ;

Le dossier ne fournit pas de bilan énergétique de l'exploitation actuelle de la Zac ni de l'opération en projet; les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement sont insuffisamment décrites.

Le dossier ne précise pas comment le maître d'ouvrage reverra, en cas d'écart par rapport aux attendus, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation mises en œuvre, ni comment il en informera le public.

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

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation du projet.....	6
1.3. Procédures relatives au projet.....	8
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	8
2. Analyse de l'étude d'impact.....	9
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	9
2.1.1. Cadre de vie des riverains.....	9
2.1.2. Milieux naturels et biodiversité.....	10
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	11
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	12
2.3.1. Cadre de vie des riverains.....	12
2.3.2. Milieux naturels et biodiversité.....	13
2.3.3. Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre.....	14
2.3.4. Effets cumulés.....	14
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	15
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	15
3. Étude de dangers.....	15

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

La société Eiffage Construction Confluence, filiale du groupe Eiffage Construction spécialisée dans l'immobilier et la construction, projette la réalisation d'une plateforme logistique de six cellules de stockage de matières dangereuses sur la commune de Montbeugny (03) sur un terrain actuellement agricole, relativement plat de 7,6 ha, localisé au sein de la ZAC¹ Logiparc 03² créée

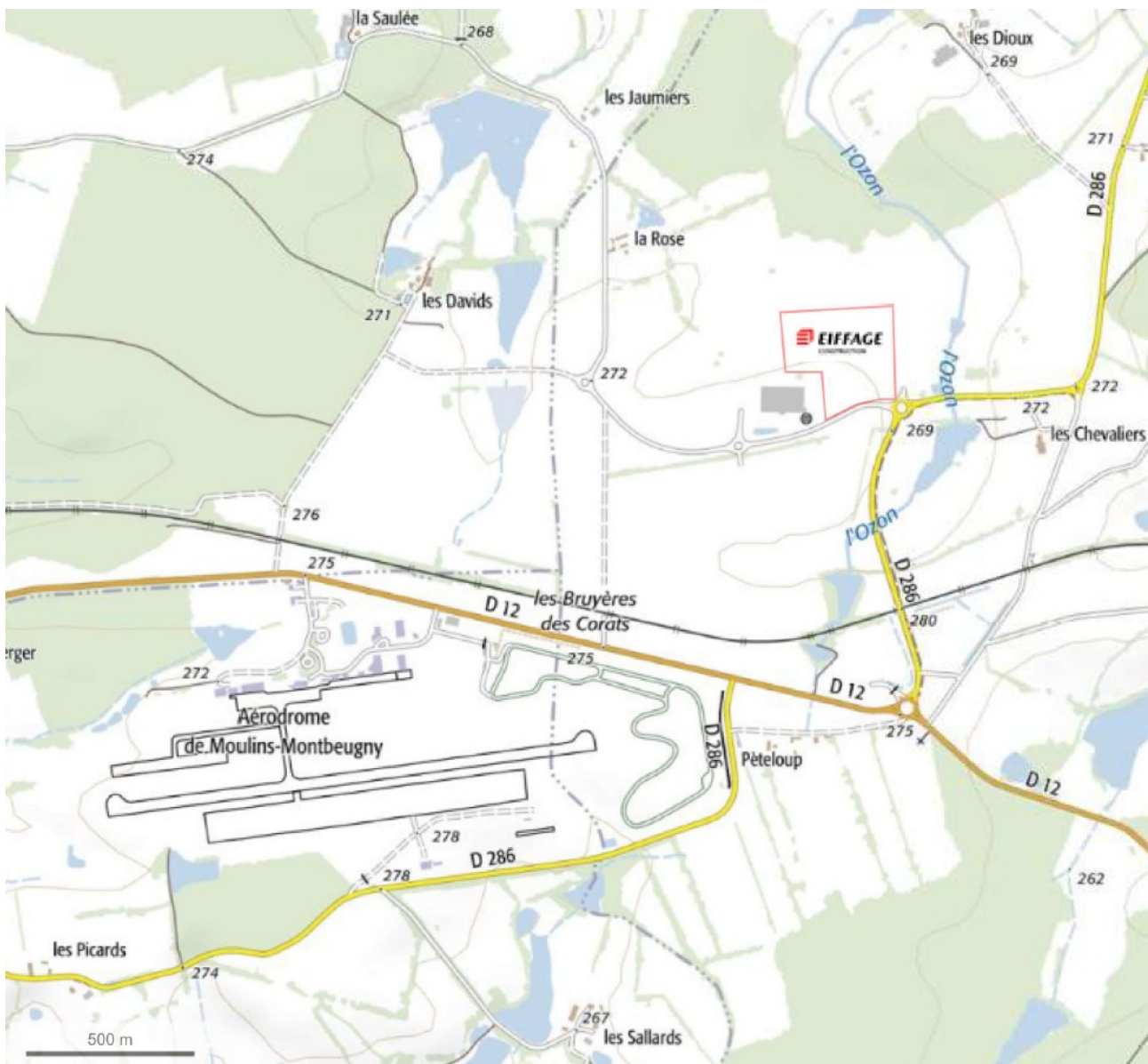


Figure 1 : Localisation du projet (Source : dossier)

- 1 Zone d'aménagement concerté : « La ZAC est une opération d'urbanisme publique ayant pour but de réaliser ou de faire réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains à bâtir en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés. » Source : <http://outil2amenagement.cerema.fr>
- 2 <https://www.logiparc03.com/>

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
construction d'un entrepôt logistique par la société Eiffage Construction Confluence sur la commune de Montbeugny (03)

en 2010, et réalisée par la communauté d'agglomération de Moulins. La création de cette ZAC de 184 hectares, dont le périmètre concerne également les communes d'Yzeure et de Toulon-sur-Allier, a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale le 19 février 2010.

Le terrain objet du projet est situé à un kilomètre au nord de l'aérodrome de Moulins-Montbeugny, à environ quatre kilomètres au nord-ouest du bourg de Montbeugny et à environ sept kilomètres à l'est de Moulins. Les habitations les plus proches sont à environ 650 mètres au nord-est et sud-ouest.

Cette zone d'activités (Figure 2) comporte un bâtiment industriel déjà construit et exploité par la société Bosch, un bâtiment logistique en fonctionnement exploité par la société Log'Innov³, et deux bâtiments logistiques en projet portés par la même société, Concerto. L'Autorité environnementale a délibéré un avis le 19 septembre 2016⁴ sur le bâtiment exploité aujourd'hui par Log'Innov, et un avis sur un des bâtiments portés par Concerto le 15 mars 2022⁵.

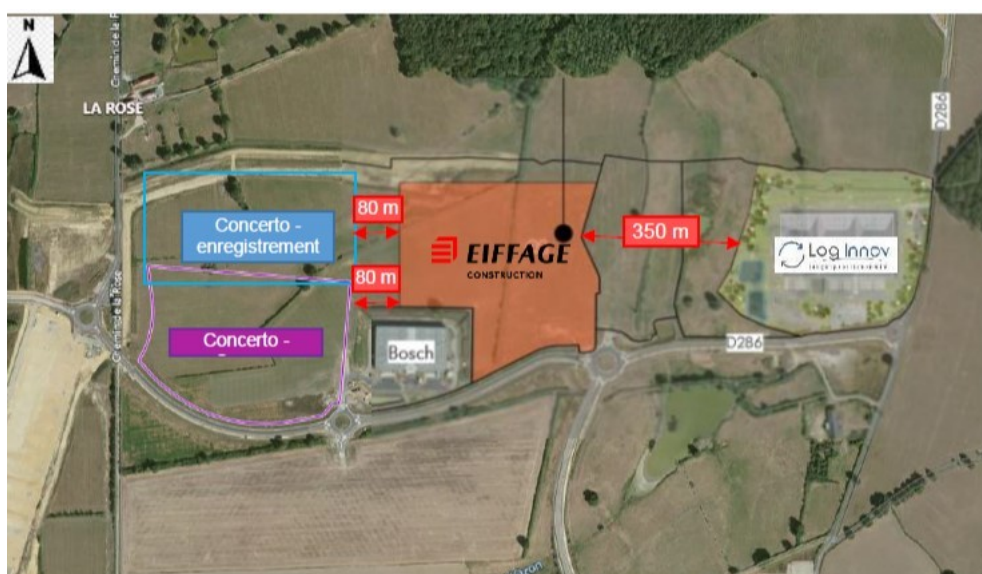


Figure 2: localisation des entreprises existantes dans la ZAC (source dossier)

1.2. Présentation du projet

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment d'une emprise au sol de 19 363 m², d'une longueur de 180 m et d'une largeur de 100 m. La hauteur à l'acrotère est de 12,6 m. Les cellules de stockage auront une taille de 3 000 m² chacune, et les différents produits seront répartis dans les cellules en fonction de leur type et des risques inhérents à chaque produit :

- des produits toxiques ;
- des produits inflammables, liquides et/ou solides ;
- des aérosols ;

3 Le dossier précise que le porteur de projet, Eiffage Construction Confluence, a construit cet entrepôt (page 6 du document contenant la description des capacités techniques et financières du pétitionnaire)

4 Avis accessible sur le site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes : <https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/logiparc.pdf>

5 Avis accessible sur le site internet de la mission régionale de l'Autorité environnementale : http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022apara40_icpe-plateformelogistiqueconcerto_montbeugny-03_delibere.pdf

- des combustibles ;
- des produits combustibles et dangereux pour l'environnement ;
- des produits usagés, considérés comme déchets.

A défaut de produits étiquetés en tant que matières dangereuses, toutes les cellules pourront être destinées au stockage de produits combustibles classiques, hormis les cellules spécifiques aux produits usagés.

Le projet inclut également des quais de chargement/déchargement, des bureaux et locaux sociaux, un local pour la recharge des engins de manutention, et une chaufferie. À l'extérieur il est prévu des voies d'accès permettant circuler autour du bâtiment, des aires de manœuvre pour l'accès aux quais, un parking pour les poids-lourds et un pour les véhicules du personnel, un bassin d'orage pour la gestion des eaux pluviales (de 1 791 m³), et un bassin de rétention des eaux d'extinction d'incendie (de 3 529 m³). Les espaces verts sont prévus sur une superficie d'environ 3,9 ha (soit 53 % de la surface du site).

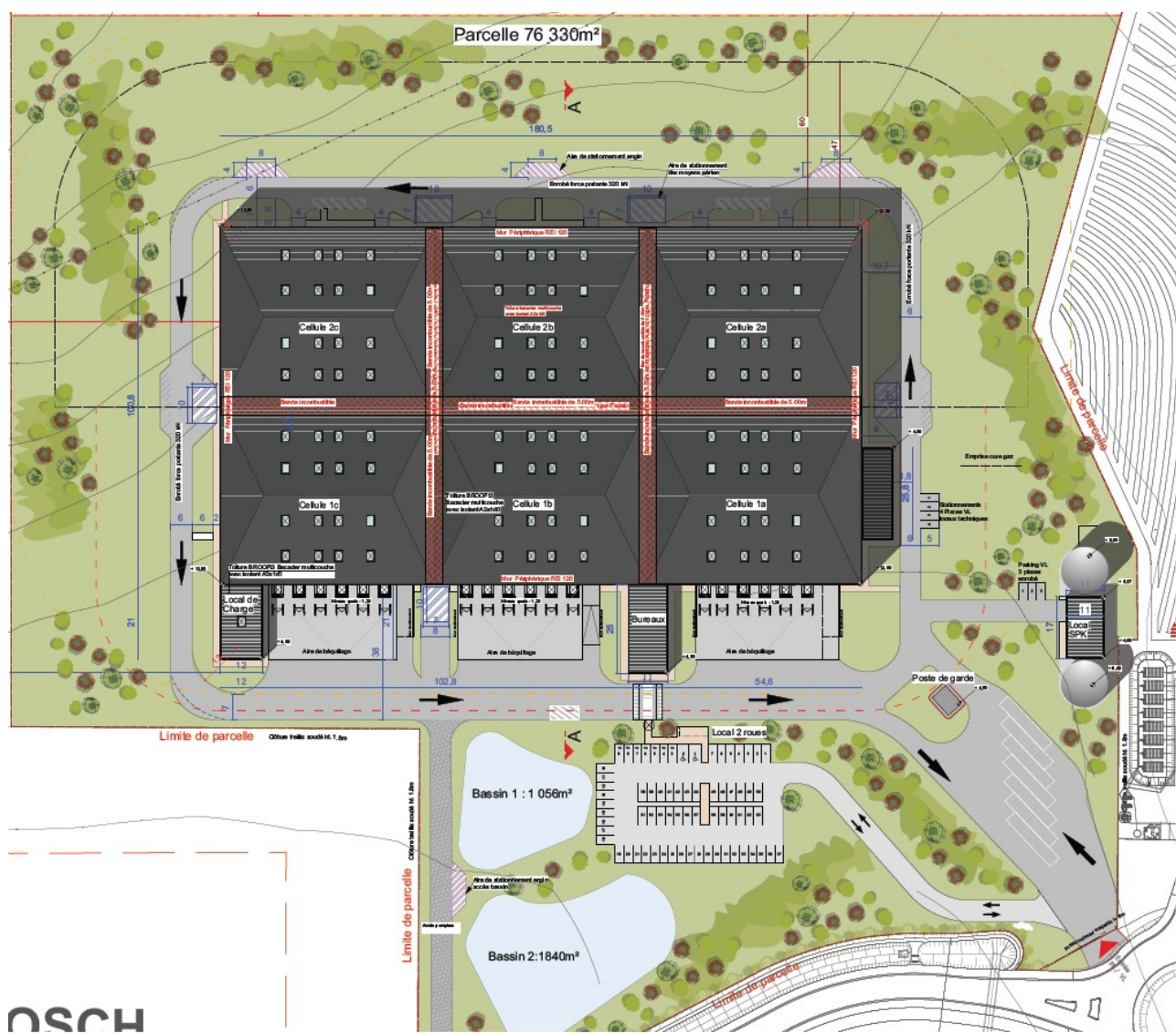


Figure 3 : Localisation des différents aménagements au sein du site (Source : dossier)

La durée prévisionnelle des travaux est de neuf mois.

Le dossier précise qu'à l'heure actuelle, l'utilisateur final du bâtiment n'est pas connu, ni la nature exacte des produits stockés. Il ajoute que ce projet devrait créer environ 70 emplois et que les horaires de fonctionnement du site pourront éventuellement être en 2x8. Les jours de fonctionnement (en semaine ou semaine et week-end) ne sont pas précisés.

1.3. Procédures relatives au projet

Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement au regard de son caractère d'installation classées pour la protection de l'environnement (ICPE), notamment du fait de son statut d'établissement qui est classé sous le régime Seveso Seuil Haut ⁶. C'est sur la base de ce dossier que l'Autorité environnementale a été saisie et délibère le présent avis.

Il nécessitera également une demande de permis de construire au titre du code de l'urbanisme. La question d'actualiser l'étude d'impact dans le cadre de cette demande sera utilement posée à l'Autorité environnementale.

1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

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

- Le cadre de vie des riverains, en particulier la qualité de l'air et le bruit, au regard de la présence d'habitations à 650 m du projet ;
- les risques technologiques et leurs conséquences en particulier sur la santé humaine
- le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre ;
- le paysage au regard de l'envergure des bâtiments prévus ;
- les effets cumulés avec les autres bâtiments logistiques de la zone d'activité Logiparc 03 ;
- la biodiversité et les milieux naturels ;

6 « L'émotion suscitée par le rejet accidentel de Dioxine en 1976 sur la commune de SEVESO en Italie, a incité les Etats européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs. Le 24 juin 1982 la directive dite SEVESO demande aux Etats et aux entreprises d'identifier les risques associés à certaines activités industrielles dangereuses et de prendre les mesures nécessaires pour y faire face. [...] Elle distingue deux types d'établissements, selon la quantité totale de matières dangereuses sur site : les établissements Seveso seuil haut [et] les établissements Seveso seuil bas. Les mesures de sécurité et les procédures prévues par la directive varient selon le type d'établissements (seuil haut ou seuil bas), afin de considérer une certaine proportionnalité. Ces mesures consacrent les "bonnes pratiques" en matière de gestion des risques : introduction de dispositions sur l'utilisation des sols afin de réduire les conséquences des accidents majeurs, prise en compte des aspects organisationnels de la sécurité, amélioration du contenu du rapport de sécurité, renforcement de la participation et de la consultation du public. [...] Clé de voûte d'une politique de prévention des risques industriels, la directive Seveso prévoit l'élaboration d'un rapport de sécurité (étude de dangers EDD dans le droit français) qui peut servir de base ensuite aux plans d'urgence, à la maîtrise de l'urbanisation, etc. [...]» Source : <https://aida.ineris.fr/node/217>

2. Analyse de l'étude d'impact

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

D'une manière générale, cette partie de l'étude d'impact est peu développée, excepté pour les milieux naturels et la biodiversité. Des éléments de contexte actualisés à l'échelle de la ZAC sont présentés sur les milieux naturels et la biodiversité, le paysage mais cela reste cependant insuffisant sur le cadre de vie. L'état initial se termine par un tableau qui hiérarchise les enjeux, et indique des niveaux d'enjeux forts pour le milieu naturel, et faibles à modérés pour les autres thématiques environnementales.

Les principaux points qui appellent des observations sont détaillés ci-après.

2.1.1. Cadre de vie des riverains

Le dossier indique que les habitations les plus proches du site sont à environ 650 m au nord-est et sud-ouest.

En termes de trafic, le dossier mentionne les voies d'accès au site, en particulier la route départementale 12 depuis la route nationale 7, et précise que les poids-lourds n'ont pas l'autorisation de traverser le centre de Montbeugny. La ZAC est située au croisement de plusieurs infrastructures de transport importantes : la route nationale 7 qui traverse l'Allier et la France selon un axe nord-sud, et la route nationale 79 composante de la route centre Europe-Atlantique traversant l'Europe d'est en ouest (E62) actuellement en cours de transformation en autoroute A79 entre Paray-le-Monial (71) et Montmarault (03).

Les données chiffrées sur le trafic existant sont très insuffisantes et déjà anciennes. Le dossier se limite à souligner que ce trafic était de 3400 à 4900 véhicules par jour en 2019⁷ sans préciser sur quel(s) axe(s) ce trafic a été compté ni la proportion de poids-lourds. D'autre part, il est indiqué que lors des heures de pointe jusqu'à 300 véhicules par sens peuvent être recensés sur la RD12⁸.

L'Autorité environnementale recommande de préciser les données relatives au trafic : voies concernées, résultats des comptages par voie et la part de poids-lourds et de véhicules légers .

Le dossier mentionne l'existence de la voie ferrée au sud de la zone d'activité et précise qu'elle permet à la fois le transport de voyageurs et de fret. Il mentionne également l'aérodrome de Moulins-Montbeugny, mais indique que ce dernier ne permet pas le transport de marchandises.

L'étude retient un niveau d'enjeu modéré pour le trafic et les voies de communication.

Sur le thème de la **qualité de l'air**, le dossier se fonde sur les mesures d'une station⁹ urbaine localisée dans l'agglomération de Moulins à sept kilomètres du projet. Afin d'envisager la dispersion des éventuelles émissions atmosphériques du projet, il présente également une rose des vents. Cependant, il s'agit des vents moyens enregistrés par la station de Vichy-Charmeil qui est éloi-

⁷ Ce chiffre est tiré d'une étude trafic réalisée par Evolea en 2019

⁸ Donnée issue de la même étude trafic d'Evolea

⁹ Celle-ci mesure la concentration de l'air en dioxyde d'azote (NO₂), en particules fines (PM10 et PM2,5) et en ozone (O₃)

gnée du site¹⁰. Ainsi, le contexte du site en termes de qualité de l'air et de données aérologiques doit être caractérisé plus précisément.

L'Autorité environnementale recommande de s'appuyer sur des mesures de la qualité de l'air et sur les relevés anémométriques existants à proximité du projet.

En termes de bruit, le dossier contient une étude acoustique. Pour l'état initial cette étude a mesuré le bruit enregistré au niveau de trois points, en limite de propriété. Le dossier ne justifie pas l'absence de mesures au niveau des habitations les plus proches. Les mesures ont été faites de jour en février 2021 et montrent que le niveau de bruit ambiant¹¹ est de 44 à 47,5 dB(A). L'étude conclut à un niveau d'enjeu faible pour le bruit.

L'Autorité environnementale recommande d'explicitier l'absence de mesures du bruit ambiant au niveau des habitations, et le cas échéant de réaliser ces mesures.

Enfin, concernant le paysage, l'analyse de l'état initial (et des incidences) n'est pas faite dans l'étude d'impact mais dans un document annexe¹². Ce document explique avec pertinence que le relief est plat, et que les environs du site contiennent des boisements qui rendent le site peu visible depuis le bourg de Montbeugny, mais qu'en revanche le site est visible depuis plusieurs points de vue proches, notamment depuis les habitations au sud-ouest au lieu dit « Les Chevaliers ». Le niveau d'enjeu retenu est modéré, ce qui semble pertinent au regard des caractéristiques du site.

2.1.2. Milieux naturels et biodiversité

Le projet est localisé au sein de la Znieff de type 2¹³ de la Sologne Bourbonnaise¹⁴. L'état initial concernant la biodiversité et les milieux naturels s'appuie sur des inventaires réalisés en 2021¹⁵. Ces derniers ont été faits sur l'ensemble de la zone d'activités du Logiparc. Ils montrent la présence d'un certain nombre d'espèces, notamment des oiseaux, des amphibiens et des libellules. Ces espèces sont particulièrement présentes au niveau des corridors écologiques déterminés lors de l'aménagement du Logiparc, corridors qui ne sont pas contigus au projet, mais elles sont également présentes sur le reste du Logiparc et notamment au niveau des zones humides et des haies.

10 Ces données montrent des vents principalement de secteur Sud puis Nord, donc orientés selon l'axe de la rivière Allier. Il ne s'agit probablement pas des vents dominants à Montbeugny. Or, il y a une station de mesure du vent sur la commune de Montbeugny, au niveau de l'aérodrome ; elle témoigne que les vents dominants sont des vents ouest/sud ouest, est et un peu de nord.

11 Il s'agit du bruit mesuré en l'absence du projet

12 Appelé « A5_EIFFAGE_2021 11 15_Impacts paysagers_V2 »

13 « Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire, sur l'ensemble du territoire national, des secteurs de plus grand intérêt écologique abritant la biodiversité patrimoniale dans la perspective de créer un socle de connaissance mais aussi un outil d'aide à la décision (protection de l'espace, aménagement du territoire) ». Les Znieff de type 1, délimitant généralement des aires plus réduites que les Znieff de type 2, sont des « espaces homogènes écologiquement, définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou d'habitats rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional. Ce sont les zones les plus remarquables du territoire » ; Source : site internet de l'inventaire national du patrimoine naturel (INPN)

14 « C'est par homologie avec sa grande « sœur » du Centre que la Sologne bourbonnaise doit son nom. En effet, le nombre d'étangs existants s'avère remarquable : près de 600 répartis sur l'ensemble du territoire, dont 215 dans la ZPS. La superficie du site est de 22 220 hectares, et s'étend sur 11 communes (la plus peuplée étant Dompiere-sur-Besbre) et 3 communautés de communes. [...] Cette région comprise à l'est du département de l'Allier, coïncée entre les vals d'Allier et de Loire, est remarquable par la diversité d'oiseaux qu'elle abrite.[...] » Source : <http://solognebourbonnaise.n2000.fr/site>

15 En février, avril et mai. Inventaires réalisés par la ligue de protection des oiseaux (LPO) dans le cadre du suivi lié à l'aménagement global du Logiparc 03.

Le dossier précise qu'il a considéré comme zone humide « *toute surface en eau repérée lors de la période de reproduction des amphibiens* »¹⁶, mais il exclut ces zones de la cartographie des zones humides par la suite¹⁷, sans justifier ce choix. Ce mode de caractérisation ne paraît pas répondre aux termes législatifs de la définition d'une zone humide¹⁸. La caractérisation des zones humides est donc à reprendre ou compléter.

L'Autorité environnementale recommande de préciser et justifier la localisation des zones humides au sens de l'article L211-1 du code de l'environnement.

Le dossier conclut avec pertinence à un enjeu faible à fort concernant la faune et la flore, et en particulier fort pour les oiseaux et modéré pour les amphibiens.

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

Les principales justifications présentées concernent la localisation stratégique du terrain d'assiette au croisement de grandes voies de communication, la situation géographique stratégique par rapport à la demande du marché et un environnement immédiat exempt de concentration de population. Le dossier ne présente cependant pas d'alternatives au transport routier des produits qui seront stockés, en particulier avec le fret ferroviaire, alors que le projet est situé à proximité d'une ligne ferroviaire.

L'Autorité environnementale recommande de justifier l'absence d'étude d'alternatives au transport des marchandises par la route, et de proposer et d'étudier l'option de transport ferroviaire.

La compatibilité du projet avec le Scot de Moulins Communauté, le SDAGE Loire Bretagne et le SAGE Allier Aval a été vérifiée . Un nouveau SDAGE Loire Bretagne a cependant été adopté le 18 mars 2022 et cela justifie de réactualiser l'étude de la compatibilité le concernant.

Le dossier ne décrit pas comment le projet s'inscrit dans l'objectif national de « zéro artificialisation nette » des territoires repris dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Auvergne-Rhône-Alpes et inscrit dans la loi Climat et résilience du 22 août 2021.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une justification de la nécessité pour ces activités de s'implanter sur ce site au regard d'opportunités éventuelles de moindre impact existant à l'échelle de l'agglomération de Moulins

L'étude contient la description du scénario de référence et la comparaison de l'évolution du site avec et sans mise en œuvre du projet¹⁹.

16 Page 11 de l'annexe contenant les résultats des inventaires faune-flore

17 Carte page 82 de l'étude d'impact

18 Article L 211-1 « on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année »

19 Via un tableau page 86 de l'étude d'impact

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
construction d'un entrepôt logistique par la société Eiffage Construction Confluence sur la commune de Montbeugny
(03)

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

Les incidences du projet en phase d'exploitation sont insuffisamment décrites, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet, leur efficacité et leur mise en œuvre.

Les impacts en phase travaux sont néanmoins bien décrits dans le dossier

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les incidences du projet en phase d'exploitation et de présenter clairement l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction, de compensation ou d'accompagnement prévues.

2.3.1. Cadre de vie des riverains

Pour le trafic, le dossier estime que le projet sera à l'origine de la circulation d'environ 150 poids-lourds transportant des matières dangereuses (donc 300 aller-retours) et de 70 véhicules légers par jour. Le dossier estime que cet apport supplémentaire de véhicules ne sera pas de nature à générer des dysfonctionnements sur le trafic routier, mais n'analyse pas davantage les conséquences du projet sur le trafic. Le dossier propose des mesures pour réduire l'impact du projet, notamment par l'étalement des horaires de livraison/expéditions ou l'optimisation des chargements des camions. Il conclut à un impact modéré du projet sur le trafic routier.

L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des nuisances liées à l'augmentation du trafic routier sur la RD12, notamment au regard de la présence d'habitations isolées le long de cette principale voie d'accès.

L'étude d'impact prévoit que les incidences principales du projet sur la qualité de l'air seront liées au fonctionnement de la chaufferie du site, aux postes de charges d'accumulateurs et surtout aux rejets des véhicules. Il indique cependant que « *les incidences durables liées aux émissions des gaz d'échappement et des poussières liés à la circulation des PL et VL transitant sur le site sont négligeables vis-à-vis du contexte urbain du site* »²⁰, ne prenant en compte que les émissions des véhicules au niveau du site et ignorant le fait que ces émissions s'ajoutent aux émissions existantes et augmentent les incidences associées. Pour l'Autorité environnementale, il s'agit également de considérer les incidences de l'intégralité du trajet de ces véhicules, et en particulier des poids lourds, notamment pour les riverains des voiries empruntées telles que la RD12 jusqu'au contournement de Moulins, ce que ne fait pas le dossier.

L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan prévisionnel de la qualité de l'air au droit des habitations les plus proches du site et de la RD12 lorsque le site sera en activité, en ajoutant les émissions atmosphériques attendues à celles de l'état initial et en les confrontant aux recommandations de l'OMS en la matière.

Concernant les nuisances sonores générées par le projet, le dossier indique que les principales sources de bruit sur le site seront liées à la circulation des poids-lourds, à l'activité notamment les chargements-déchargements et aux équipements techniques. L'étude acoustique mentionnée lors de l'état initial ne contient pas de modélisation du niveau de bruit résiduel, ni en limite de pro-

²⁰ Page 123 de l'étude d'impact

priété, ni au niveau des habitations. Le dossier indique qu'une mesure du niveau de bruit résiduel sera réalisée lors de la mise en route de l'exploitation, notamment au niveau des habitations, et que des mesures correctives seront prises en cas de non-conformité²¹. Pour l'Autorité environnementale, le respect de la réglementation en vigueur n'implique pas qu'il y a absence de nuisances (pour le bruit comme pour la qualité de l'air). Le fait que les horaires de fonctionnement de la plateforme logistique ne soient pas clairement définis empêche également de finaliser l'évaluation des nuisances sonores.

Il en est de même concernant les incidences du projet en termes de pollution lumineuse. En effet, même si le dossier indique une nouvelle fois que la réglementation dans ce domaine sera respectée, il ne localise pas précisément les sources lumineuses du projet sur un plan et n'indique pas non plus si le bâtiment sera doté d'enseignes lumineuses et leur période de fonctionnement, en fonction de la société qui l'exploitera²².

L'Autorité environnementale recommande d'étayer par des études appropriées, l'absence de nuisances sonores et lumineuses en particulier en période nocturne et à défaut de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser.

La description de l'état initial du paysage et de l'analyse des incidences du projet est présentée dans une annexe à l'étude d'impact. Des photomontages montrent que le projet sera nettement visible depuis plusieurs points de vue à proximité et partiellement depuis la zone d'habitations « Les Chevaliers ». Le dossier indique des mesures de réduction dont le choix de la couleur des bâtiments et la création d'espaces verts. L'étude conclut avec pertinence à une incidence modérée du projet sur le paysage.

2.3.2. Milieux naturels et biodiversité

Les impacts sur les habitats, la faune et la flore sont principalement liés à la phase travaux et consistent au dérangement voire à la destruction d'espèces et d'habitats, ainsi qu'au risque de prolifération d'espèces invasives.

Le dossier présente quelques mesures pour éviter ou réduire ces impacts, mais qui ne sont pas suffisamment détaillées. L'étude évoque ainsi, en phase travaux, le choix de la période d'intervention sans apporter d'informations sur la période la plus favorable ou celle à éviter, le respect d'un calendrier d'intervention sans préciser ce calendrier, l'implantation de la base de vie éloignée des zones sensibles, mais sans localisation. En phase d'exploitation, la seule mesure présentée consiste à aménager des espaces verts et à faire une gestion différenciée de certains habitats naturels. Le dossier liste quelques espèces végétales retenues pour cet aménagement, mais il ne donne pas de plan de localisation de ces espaces verts, et ne précise pas ce que signifie la gestion différenciée. De plus, le dossier ne montre pas l'engagement ferme du pétitionnaire à mettre en œuvre l'aménagement des espaces verts puisqu'il écrit « *Au regard du surfacique disponible pour la création d'espaces verts [...] il est envisagé de créer des habitats naturels de type pelouses, de planter des massifs arbustifs et des arbres sous forme de bosquets* »²³. En l'état, le dossier ne justifie pas le niveau d'impact résiduel faible sur les milieux naturels suite à l'application des mesures.

21 Page 135 de l'étude d'impact

22 L'étude d'impact indique seulement que « *Les éclairages du site seront choisis de façon à présenter un bon ratio éclairage/économies d'énergies. Ils seront également choisis afin de n'éclairer que les voiries, ou le cas échéant les façades des bâtiments, et d'éviter la déperdition lumineuse dans le ciel ou aux abords du site.* »

23 Page 142 de l'étude d'impact

L'Autorité environnementale recommande de préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues sur les milieux naturels, notamment en termes de localisation et de date de mise en œuvre, de réévaluer le niveau d'impact résiduel après application de ces mesures et de prévoir des mesures supplémentaires en cas d'incidences significatives sur les milieux naturels.

2.3.3. Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre

L'étude mentionne la vulnérabilité du projet au changement climatique et indique que le projet l'a prise en compte, en particulier au niveau de l'augmentation des précipitations et de la gestion des eaux pluviales.

En revanche, il n'y a pas de bilan carbone dans le dossier, alors que le projet sera à l'origine de rejets de gaz à effet de serre principalement liés au transport des produits depuis/vers le site du projet.

L'Autorité environnementale recommande de produire le bilan carbone du projet, en prenant en compte les émissions en phase travaux et en exploitation, et en particulier les émissions du trafic routier induit.

2.3.4. Effets cumulés

Le dossier contient une analyse rapide des effets cumulés du projet avec les projets localisés sur la zone d'activités Logiparc 03. Les impacts cumulés concernent en particulier ceux liés au trafic (bruit, émissions atmosphériques, encombrement des routes d'accès à la ZAC), le paysage, les milieux naturels et la biodiversité et le cumul des rejets d'eaux pluviales qui seront dirigées vers le fossé communal le long de la RD 286 après prétraitement par un séparateur d'hydrocarbures et passage dans une bassin de rétention.

Le dossier détaille particulièrement les estimations du trafic engendré par ces différents projets logistiques. Il reprend ensuite des données d'une étude de trafic (non jointe au dossier) réalisée en 2019 qui donne une activité sur le secteur du Logiparc de 3400 à 4900 véhicules/jour, sans préciser la proportion de poids-lourds et véhicules légers dans ces chiffres. Cette même étude de trafic indique que le Logiparc serait à l'origine d'environ 3925 véhicules légers et 3575 poids-lourds par jour, soit une multiplication par 3 du trafic dans cette zone. Le dossier indique que conformément à la conclusion de l'étude de trafic, la RD12 a été recalibrée dans les deux sens pendant l'été 2020 ce qui permet une fluidification du trafic autour de la zone. Le dossier ne précise pas en quoi consiste ce recalibrage, et ne contient pas de données trafic plus récentes.

De plus, le dossier s'appuie des chiffres issus de l'étude d'impact de la ZAC de 2010²⁴ pour montrer que le trafic engendré par les projets²⁵ étant inférieur au trafic estimé en 2010, ce trafic cumulé peut être considéré comme acceptable, au même titre que la première estimation de 2010. Le dossier conclut ainsi à des effets cumulés modérés pour le trafic. Cette affirmation n'est pas suffisamment étayée et justifiée au regard des données fournies, en particulier celles reprises de l'étude de trafic de 2019 non jointe au dossier.

24 Elle estimait que pour les superficies des différents projets, le trafic des véhicules légers + poids lourds serait d'à peu près 2298 aller-retours par jour, supérieur aux 1442 estimés dans les études d'impact des différents projets.

25 Lui-même estimé et issu des différentes études d'impacts des projets

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
construction d'un entrepôt logistique par la société Eiffage Construction Confluence sur la commune de Montbeugny
(03)

Pour le paysage, l'annexe contenant les photomontages montre un fort impact cumulé depuis quelques points de vue proches et les mesures de réduction adaptées.

Concernant les autres impacts cumulés, l'étude d'impact liste rapidement en quoi les impacts des différents projets peuvent se cumuler et conclut à un impact cumulé faible pour les eaux pluviales, le paysage, le bruit, nul pour la biodiversité et les habitats, et fort pour les émissions atmosphériques (liées au trafic). Ces affirmations sont insuffisamment justifiées et celle pour les émissions atmosphériques est en contradiction avec l'affirmation d'effet cumulé modéré pour le trafic.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de justifier l'affirmation que les effets cumulés liés au trafic sont modérés, en particulier au regard de la multiplication par 3 du trafic envisagée dans l'étude trafic de 2019 ;**
- **au regard des photomontages présentés, de rehausser le niveau d'impact cumulé sur le paysage ;**
- **de justifier et de réhausser le niveau d'impacts cumulés sur les autres thématiques ;**
- **le cas échéant, de prévoir des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation afin de réduire ces impacts cumulés.**

2.4. Dispositif de suivi proposé

Le projet prévoit un suivi concernant le bruit, avec une campagne de mesure du niveau de bruit, ainsi que des mesures d'entretien général du site et notamment des espaces verts et une surveillance de la qualité des rejets d'eaux pluviales. Il ne mentionne pas de suivi concernant les milieux naturels.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de préciser les suivis évoqués dans le dossier ;**
- **de prévoir un suivi de la mise en place de l'ensemble des mesures ERC**
- **de prévoir un suivi spécifique de la présence des espèces de faune et de flore inventoriées lors de l'état initial.**

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

Le résumé non technique est présenté dans un document à part de l'étude d'impact et présente les mêmes lacunes que celle-ci.

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

3. Étude de dangers

L'étude de danger est très volumineuse, compte-tenu des caractéristiques du site (établissement SEVESO seuil haut). Elle conclut que trois phénomènes dangereux sont susceptibles d'impact au-delà des limites du site: incendie d'une cellule de stockage, incendie par feu de torche d'un camion citerne lors de livraison, et fuite de gaz. Vis-à-vis de ces phénomènes dangereux, des

mesures de maîtrise des risques (MMR), visant à diminuer la probabilité ou la gravité de ces derniers, sont mises en place et font l'objet d'un suivi.

Ces MMR conduisent à un niveau de risque acceptable au sens de la circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003. Néanmoins, malgré les mesures prises, certains phénomènes sont susceptibles de générer des effets sur la santé humaine irréversibles (mais non létaux) à l'extérieur du site. Des mesures de servitudes d'utilité publique sont proposées par le pétitionnaire dans un « dossier de servitudes d'utilité publique ».