



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité  
environnementale sur la création de deux bâtiments  
logistiques, par la société Argan, sur les communes de  
Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-  
Menthon (01)  
(2<sup>e</sup> avis)**

**Avis n° 2022-ARA-AP-1407 et  
n°2022-ARA-AP-1393**

**Avis délibéré le 16 septembre 2022**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), a décidé dans sa réunion collégiale du 9 août 2022 que l'avis sur la création de deux bâtiments logistiques, sur la commune de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon (01)- (2<sup>e</sup> avis) serait délibéré collégalement par voie électronique entre le 12 et le 16 septembre 2022.

Ont délibéré : Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Yves Sarrand, 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 les 18 juillet 2022 et le 9 août 2022, par les autorités compétentes pour délivrer les autorisations 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'Ain (01), au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis leurs contributions en dates respectivement du 5 août et 3 août 2022.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

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

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.**

**Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

## Synthèse

Le projet, porté par la société Argan, s'implante sur un terrain d'environ 12 hectares, dans la zone d'activités du Champ du Chêne, sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon dans le département de l'Ain. Le site du projet est bordé au nord par l'autoroute A40 et au sud par la route départementale 1079 qui relie toutes deux les villes de Mâcon et Bourg-en-Bresse. Le porteur de projet a déjà réalisé un entrepôt logistique d'ampleur sur un terrain voisin situé immédiatement à l'ouest et actuellement exploité par la société Carrefour. Le 20 mai 2022, la société Argan a obtenu une autorisation environnementale, dans le cadre d'une première version du projet, pour la construction d'une plate-forme logistique constituée d'un seul entrepôt, d'une surface de 52 800 m<sup>2</sup>, sur la même emprise foncière. L'Autorité environnementale avait été saisie et émis un avis ([Avis n°2021-ARA-AP-1195 du 8 octobre 2021](#)).

Le projet a évolué et prévoit la création de deux bâtiments, « A » et « B », d'une emprise au sol totale de 46 347 m<sup>2</sup>. Le locataire du bâtiment A est connu, sans que l'identité de l'entreprise ne soit précisée par le dossier. Celui-ci stockera des marchandises de type alimentaire. Le bâtiment B comprendra trois cellules de stockage, d'environ 10 000 m<sup>2</sup> chacune, pour un volume utile total de 413 138 m<sup>3</sup>. Le locataire de ce bâtiment n'est pas connu.

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

- la qualité de l'air et le bruit, du fait du trafic routier généré, dans un secteur comportant des habitations à quelques dizaines de mètres ainsi que des zones plus densément peuplées, plus éloignées, mais situées le long des axes de circulation qui seront empruntés par les poids lourds ;
- la ressource en eau, compte tenu de la gestion envisagée des eaux usées et pluviales du site ;
- les milieux naturels et la biodiversité au regard de la présence d'espèces protégées ;
- la consommation d'espace au vu des dimensions du projet, et de la justification insuffisante des choix d'implantation par le porteur de projet ;
- les risques technologiques, notamment d'incendie, et les risques sanitaires du fait de la pollution atmosphérique et sonore générée par le projet.

L'étude d'impact traite de thématiques environnementales pertinentes au regard des caractéristiques du projet et annonce des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser une partie des impacts du projet sur l'environnement.

Toutefois, la justification du projet au regard de critères environnementaux, notamment ses dimensions, sa localisation, la cohérence de ses caractéristiques par rapport aux besoins d'entreprises doit être complétée. Il en est de même concernant la préservation du cadre de vie, la justification de l'absence d'impact sur la qualité des eaux superficielles ou sur la biodiversité. Le dossier a été complété sur certains points, tels que la caractérisation des effets cumulés avec la plateforme logistique voisine ou l'établissement d'un bilan carbone du projet, sans que ces thématiques ne soient toutefois traitées de façon complète et approfondie.

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

# Avis

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1. Contexte du projet et présentation du territoire

Le projet, porté par la société Argan, s'implante sur un terrain d'environ 125 345 m<sup>2</sup>, sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon dans le département de l'Ain, à environ huit kilomètres à l'est de Mâcon, et 25 kilomètres à l'ouest de Bourg-en-Bresse, le long de l'autoroute A40 et de la départementale 1079 reliant ces deux villes.

Le projet est envisagé dans la zone d'activités du Champ du Chêne qui a fait l'objet d'une autorisation environnementale le 5 septembre 2019 et qui prévoyait initialement la réalisation d'un entrepôt logistique en froid positif<sup>1</sup> destiné à la société Carrefour. Cette dernière s'est finalement installée dans un autre entrepôt de la société Argan localisé dans une ZAC<sup>2</sup> adjacente à celle-ci, à l'ouest.

Les habitations les plus proches, dispersées au sein d'espaces agricoles de cultures et de prairies, sont localisées à 30 mètres à l'est du site, soit environ à 50 mètres des bâtiments projetés.

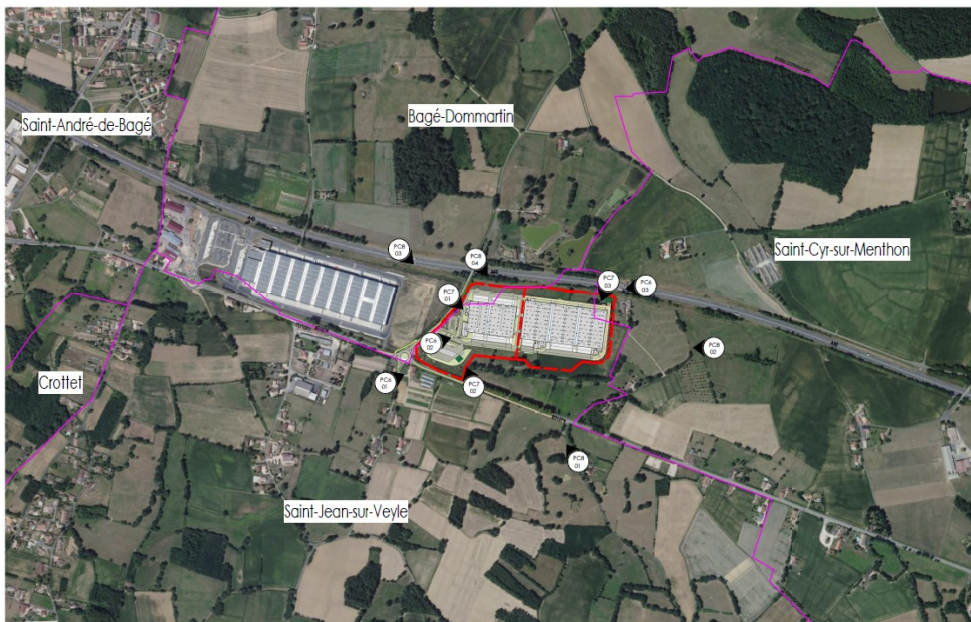


Figure 1 : localisation du projet, source : pièce jointe n°1 de l'étude d'impact

Le 20 mai 2022, la société Argan a obtenu une autorisation environnementale, dans le cadre d'une première version du projet, pour la construction d'une plate-forme logistique constituée d'un seul entrepôt, d'une surface de 52 800 m<sup>2</sup>, sur la même emprise foncière. La nature de la ou des entreprises qui étaient susceptibles de s'y implanter n'était pas connue, le porteur de projet indiquant la possibilité de louer le bâtiment à plusieurs sociétés. L'Autorité environnementale avait été saisie et

1 Stockage de marchandises réfrigérées mais non congelées

2 La Zac du Buchet

émis un avis<sup>3</sup> dans lequel elle formulait un certain nombre de recommandations. Le pétitionnaire a souhaité faire évoluer son projet afin de l'adapter à un client identifié et a déposé une nouvelle demande d'autorisation environnementale. Le présent avis est complémentaire et indissociable du précédent ; il cible les éléments qui ont été actualisés et ceux laissés sans suite.

## **1.2. Présentation du projet**

Le projet a évolué, il consistait initialement en la construction d'un entrepôt unique de cinq cellules, de bureaux et locaux techniques associés. Le projet modifié prévoit la création de deux bâtiments, « A » et « B », d'une emprise au sol totale de 46 347 m<sup>2</sup> et d'une hauteur d'environ 14 m. Le bâtiment A sera composé de deux cellules de stockage de 5821 et 8 118 m<sup>2</sup>, frigorifique pour la seconde, pour un volume utile total de 190 965 m<sup>3</sup>. Le dossier précise que le locataire de ce bâtiment est d'ores et déjà connu, sans que l'identité de l'entreprise ne soit précisée. Celui-ci stockera des marchandises de type alimentaire. Le bâtiment B comprendra trois cellules de stockage, d'environ 10 000 m<sup>2</sup> chacune, pour un volume utile total de 413 138 m<sup>3</sup>. Le locataire de ce bâtiment n'est pas connu, le dossier précisant que les techniques d'entreposage ne sont pas figées et pourront évoluer en fonction de la nature et des caractéristiques des produits stockés. Des bureaux et des locaux sociaux répartis sur les deux lots sont également prévus, ainsi que des locaux techniques et une centrale photovoltaïque sur une partie de la toiture, d'une puissance de 1 700 kWc pour une surface d'environ 9 300 m<sup>2</sup>, destinée à de l'autoconsommation. Le projet comprend également la réalisation de voiries, d'espaces de stationnement pour les véhicules légers et les poids lourds d'une surface de 46 350 m<sup>2</sup> et des bassins de rétention des eaux pluviales. Un local sprinkler ainsi que la réserve d'eau associée seront implantés en façade ouest. Le projet intègre 37 844 m<sup>2</sup> d'espaces verts. Les travaux se dérouleront sur une période de 12 à 14 mois.

L'accès au site pour les véhicules légers du personnel et les véhicules poids-lourds se fera depuis la route à l'ouest de la parcelle . La circulation des véhicules légers sera dissociée de la circulation des poids-lourds sur les deux lots.

Les bâtiments sont conçus pour des activités de logistique et de stockage de marchandises industrielles et de biens de consommation, comme le bâtiment initialement prévu le permettait. Le projet prévoit un effectif de 230 à 280 personnes<sup>4</sup> sur le site. Le dossier ne conclut pas réellement sur le mode de fonctionnement (2 × 8h voire 3 × 8h), indiquant des horaires d'ouverture de 5 à 22 h et de 8 à 17 h pour les bureaux six jours sur sept, tout en laissant la possibilité d'horaires variables, pouvant déboucher sur une ouverture 24 h/24. Sachant qu'un des locataires est connu, le mode de fonctionnement de celui-ci devrait être présenté de manière plus précise au sein du dossier.

---

3 [Avis n°2021-ARA-AP-1195 du 8 octobre 2021](#)

4 Effectif indiqué de 280 personnes page 14 et 250 personnes page 19 de la pièce jointe « présentation de l'établissement et description des activités du site » ; page 135 de l'étude d'impact, l'effectif est évalué à 230 personnes  
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
création de deux bâtiments logistiques sur la commune de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon (01) - (2<sup>e</sup> avis)





Figure 2 : plan du projet, source : présentation de l'établissement et description des activités du site, p.16



Figure 3 : présentation projet : annexe A14b « perspectives insertions paysagères » page 2

### **1.3. Procédures relatives au projet**

Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ainsi que de trois demandes de permis de construire<sup>5</sup> (une pour chacune des communes concernées) au titre du code de l'urbanisme. L'Autorité environnementale a été saisie dans le cadre de ces quatre demandes d'autorisation et a été destinataire des dossiers afférents.

### **1.4. Principaux enjeux environnementaux**

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

- la qualité de l'air et le bruit, du fait du trafic routier généré, dans un secteur comportant des habitations à quelques dizaines de mètres ainsi que des zones plus densément peuplées, plus éloignées, mais situées le long des axes de circulation qui seront empruntés par les poids lourds ;
- la ressource en eau, compte tenu de la gestion envisagée des eaux usées et pluviales du site ;
- les milieux naturels et la biodiversité au regard de la présence d'espèces protégées ;
- la consommation d'espace au vu des dimensions du projet, et de la justification insuffisante des choix d'implantation par le porteur de projet ;
- les risques technologiques, notamment d'incendie, et les risques sanitaires du fait de la pollution atmosphérique et sonore générée par le projet.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

### **2.1. Observations générales**

Le dossier présenté a fait l'objet de modifications suite à l'évolution du projet ; celles-ci ne sont cependant pas identifiées dans les pièces fournies<sup>6</sup> ce qui complexifie la lecture et la compréhension du projet.

**L'Autorité environnementale recommande d'identifier les modifications effectuées dans le dossier suite à l'évolution du projet.**

### **2.2. Cadre de vie**

#### **2.2.1. Les éléments actualisés**

L'étude acoustique a été actualisée afin de prendre en compte la nouvelle configuration du projet : présence de deux bâtiments, d'équipements de production de froid pour le bâtiment A, modification des flux des poids-lourds et véhicules légers, augmentation du nombre de quais engendré par la création du bâtiment A. L'étude est réalisée en estimant un fonctionnement 24 h/24 de la plateforme logistique, avec une activité réduite la nuit<sup>7</sup>, sans que les hypothèses de répartition du nombre de poids-lourds entre la période diurne et nocturne ne soient expliquées. Les modélisations mettent en évidence des dépassements des seuils réglementaires au niveau des habitations situées au nord du site, de l'autre côté de l'autoroute, en Zone à Émergence Réglementée (ZER) pour la période nocturne. L'étude conclut que les sources sonores les plus influentes sont liées à

<sup>5</sup> Numéros des permis de construire associés : PC00136522C0006 - PC00134322C0014 - PC00102522D0021

<sup>6</sup> Les évolutions n'apparaissent pas en mode apparent dans les documents

<sup>7</sup> Page 12 du fichier « étude d'impact acoustique

la grille d'aération du local chaufferie de la plateforme B et aux équipements de production de froids de la plateforme A. Des mesures sont proposées afin de réduire ces émergences, elles consistent en la mise en place de merlons au sud et à l'est en bordure du site<sup>8</sup>, l'implantation d'une grille acoustique au niveau de l'aération du local chaufferie du lot B et d'un écran acoustique au niveau des groupes froids du lot A. Une nouvelle modélisation démontre l'efficacité de ces mesures, avec un respect des seuils réglementaires. Toutefois, les tonalités marquées<sup>9</sup> n'ont pu être modélisées et l'étude acoustique indique que des mesures devront être réalisées une fois le projet en exploitation pour s'assurer de leurs absences, ce que prévoit le dossier (voir partie 2.8.1 sur le suivi des mesures).

**L'Autorité environnementale recommande de justifier les hypothèses de répartition du trafic poids-lourds utilisée, entre la période diurne et nocturne, pour réaliser les modélisations sonores et à défaut de les revoir en prenant par défaut les hypothèses de trafic les plus défavorables aux riverains.**

Concernant le paysage, des photos de l'état initial depuis l'environnement proche et lointain ont été ajoutées<sup>10</sup>, il s'agit des pièces associées aux demandes de permis de construire. Toutefois, les localisations des prises de vues ne sont pas mises en relation au regard de la pertinence des enjeux, tels que les habitations des riverains par exemple.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des photographies permettant d'apprécier l'état initial du paysage depuis des points de vue pertinents (habitations, points de vue susceptibles d'être fréquentés par le public).**

### 2.2.2. Les éléments laissés sans suite

La caractérisation de l'état initial du trafic routier existant sur les voiries principales du secteur géographique d'implantation demeure détaillée au sein de la partie dédiée aux incidences. Ces données doivent être précisées dès la partie caractérisant l'état initial. Le trafic routier estimé sera supérieur au projet précédent pour ce qui concerne les poids-lourds, soit 166 poids-lourds par jour contre 150 pour le précédent projet. Le trafic des véhicules légers sera lui en baisse, soit 250 par jour pour les deux lots au lieu de 300 par jour. Le dossier indique que ces données estimées sont maximisantes car ce trafic correspondrait à trois rotations par quais par jour alors que, pour un projet logistique standard, la rotation moyenne oscillerait entre 2,5 et 3. Les données estimées sont situées dans la fourchette haute d'un projet logistique standard mais ne peuvent pas être qualifiées de maximisantes. De plus, la source de ces données n'est pas précisée par le dossier. Un pic de 38 poids-lourds par heure est estimé, ce qui reste identique au précédent projet.

**L'Autorité environnementale recommande d'utiliser des hypothèses de trafic maximisantes afin de garantir que l'impact du projet en la matière ne puisse être finalement plus important.**

Le dossier qualifie toujours l'impact du trafic routier du projet sur les axes environnants comme « relativement faible »<sup>11</sup> alors que le projet représentera 30,3 % du trafic poids-lourd actuel de la RD1079 et 13,9 % de celui de l'A40.

**L'Autorité environnementale recommande de réviser les conclusions de l'étude quant à l'évolution du trafic qui ne saurait être qualifiée de faible, compte tenu notamment des nui-**

8 Ces merlons étaient prévus dans le cadre du projet de plateforme logistique destiné à Carrefour, puis avaient été retirés dans le cadre de la première version du projet présenté

9 Définies par l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif aux mesures de bruit des ICPE

10 Annexes A14c et A14d

11 Page 147



**sances associées telles que le bruit, les vibrations et la pollution atmosphérique ; Elle recommande de présenter les mesures ERC qui seront mises en œuvre.**

Concernant la caractérisation de l'état initial en matière de qualité de l'air, le dossier n'a pas évolué. Aucune mesure réalisée au droit du site du projet n'a été réalisée. Les données de la station Mâcon Paul Bert<sup>12</sup> demeurent utilisées, bien que incomplètes<sup>13</sup> et non représentatives du site d'étude, du fait de la présence de l'autoroute A40 à proximité immédiate, et incomplètes<sup>14</sup>.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement du site du projet par des mesures *in situ* des concentrations en polluants atmosphériques liés à la circulation routière préconisées par l'Anses<sup>15</sup> pour qualifier l'enjeu du projet en termes de qualité de l'air, au regard de ses caractéristiques.**

Concernant l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, le dossier a été complété par une estimation des émissions engendrées par les gaz d'échappement des VL et PL. Ces résultats n'ont pas été ajoutés aux autres sources de rejets atmosphériques que le site engendrera et aucune conclusion n'est apportée sur l'incidence que ces rejets pourraient avoir sur les riverains. Le dossier persiste à indiquer que « cette pollution n'est pas quantifiable par un point de rejet et un flux de pollution ». Le dossier n'est pas clair sur le périmètre retenu pour cette analyse, entre 1 km sur le site, un trajet quotidien de 150 km ou encore une distance moyenne parcourue de 400 km. Le dossier ne conclut pas sur l'incidence de ces rejets vis-à-vis des riverains, sur leur niveau d'exposition aux polluants atmosphériques liés notamment au trafic routier.

**L'Autorité environnementale recommande de présenter une évaluation de l'intégralité des émissions atmosphériques liées au fonctionnement du site, y compris donc au trafic associé, de la qualité de l'air au droit du site ainsi que le long de la route départementale 1079 et des autoroutes A40 et A406, en les comparant à celle du scénario de référence, en l'absence de projet, et de présenter les mesures pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.**

En matière de pollution lumineuse, le dossier persiste à qualifier l'enjeu de faible alors qu'il s'agit d'un enjeu fort compte tenu du contexte préservé du secteur.

**L'Autorité environnementale recommande de revoir la qualification de l'enjeu, en matière de pollution lumineuse, du secteur d'étude en le qualifiant de fort.**

En matière d'impact paysager, le dossier n'a pas été complété et comporte peu d'insertions paysagères du projet ou de photomontages<sup>16</sup> et celles présentées ne permettent pas d'avoir une idée de l'impact visuel pour les riverains, ni des entrepôts ni des ouvrages acoustiques associés.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des insertions paysagères du projet, réalisées depuis des points de vue adaptés comme, par exemple, les habitations des riverains du site, ou depuis tout autre point de vue accessible au public autre que l'autoroute et qui apparaîtrait pertinent.**

---

12 Station de mesures de l'association ATMO Bourgogne-Franche-Comté, située à 8 kilomètres du site du projet, en zone périurbaine

13 Absence de mesure des concentrations en particules fines PM 2,5 notamment

14 Absence de mesure des concentrations en particules fines PM 2,5 notamment

15 Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail

16 Annexe A14b

Concernant les vibrations, le dossier n'a pas évolué, il se contente d'indiquer que la voirie est conçue pour supporter un trafic routier de poids-lourds et que les vibrations ne sont et ne seront pas dues uniquement au projet<sup>17</sup>. En suivant cette logique, cette conclusion pourrait être appliquée à l'ensemble des enjeux environnementaux, ce qui n'est pas acceptable. L'état initial doit être caractérisé et un suivi des impacts du projet sur le cadre de vie des riverains, en matière de vibrations, doit être mis en place.

**L'Autorité environnementale recommande de justifier l'affirmation selon laquelle le projet n'aura que peu d'effet en termes de vibrations par exemple par des mesures de vibration liées au trafic routier actuel au niveau des habitations riveraines du site et de la route départementale 1079, par une estimation de celles qui seraient générées par le projet et par les mesures prises pour y remédier si besoin. Elle recommande de compléter le dossier par la définition d'un dispositif de suivi dans la durée de ces impacts sur le cadre de vie des riverains.**

### **2.3. Ressource en eau**

Concernant la ressource en eau, le dossier n'a pas tenu compte des recommandations formulées par l'Autorité environnementale.

Concernant la consommation d'eau potable, le dossier l'estime à 21 m<sup>3</sup> par jour en prenant pour hypothèse un effectif moyen simultané de 230 personnes. Cette estimation est identique à celle du précédent projet alors que celui-ci prévoyait un effectif moyen simultané de 280 personnes sur le site. Les eaux usées sanitaires seront traitées par une micro-station d'épuration puis dirigées vers le fossé longeant l'autoroute A40 au nord. Cependant, le dimensionnement et les caractéristiques de cette micro-station restent non précisés dans le dossier. Le volume et la composition des eaux de lavage des sols, rejetées dans le réseau des eaux usées sanitaires, demeurent également non évalués.

**L'Autorité environnementale recommande de définir dès à présent les caractéristiques de la micro-station d'épuration prévue au projet et de préciser son incidence sur la qualité des eaux du ruisseau de Montépin.**

Concernant les eaux pluviales, celles-ci seront rejetées vers le milieu naturel dont l'exutoire correspond au ruisseau de Montépin, situé au nord-est, de l'autre côté de l'autoroute. Le dossier ne qualifie pas les caractéristiques physico-chimiques et biologiques de ce cours d'eau et le justifie par le fait qu'aucune station de mesure n'est existante. Des mesures réalisées par un bureau d'étude spécialisé et missionné par le porteur de projet combleraient ce manque et sont indispensables pour la qualification de l'état initial du ruisseau.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact du projet par les caractéristiques physico-chimiques et biologiques du ruisseau de Montépin.**

Le dossier ne justifie pas le fait que les eaux pluviales de toiture soient dirigées vers un bassin de rétention non étanche. Il indique que ces eaux seront « propres »<sup>18</sup> sans étayer cette affirmation alors que le bâtiment s'implante à proximité immédiate d'axes routiers à grande circulation qui impliquera un dépôt non négligeable de particules polluantes sur le bâtiment et les panneaux solaires, qui ensuite seront lessivées par les pluies.

---

17 Page 144

18 Page 135

**L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier voire de reconsidérer l'absence d'imperméabilisation du bassin de rétention des eaux pluviales de toiture et de mettre en place un dispositif de gestion des eaux pluviales dont il sera assuré qu'il ne dégradera pas les milieux récepteurs.**

#### **2.4. Milieux naturels et biodiversité**

Concernant les milieux naturels et la biodiversité, le dossier n'a pas tenu compte des recommandations formulées par l'Autorité environnementale.

Le dossier n'a pas évolué concernant la suppression d'arbres inventoriés, lors de la création de la ZAC, comme susceptibles d'accueillir des chiroptères, sauf à préciser que ces arbres ne présenteraient pas d'intérêt écologique. Ainsi, le dossier indique que trois arbres sur neufs sont incompatibles avec les aménagements du plan masse, donc ne peuvent être évités et seront abattus. Un suivi écologique aurait été réalisé et conclurait qu'il ne serait pas possible ni utile de déplacer ces arbres qui ne présenteraient pas d'intérêt écologique majeur. Les dates, conditions d'observation et rapports de ces suivis ne sont pas présentés. Le dossier indique que la période de coupe sera adaptée, en évitant la période de mars à août.

**L'Autorité environnementale recommande de joindre au dossier les suivis écologiques réalisés attestant que les trois arbres devant être coupés ne présentent pas un intérêt écologique majeur.**

#### **2.5. Changement climatique**

Concernant le changement climatique, le dossier n'a pas tenu compte des recommandations formulées par l'Autorité environnementale.

Si le dossier mentionne bien les différentes sources d'émissions de gaz à effet de serre du projet, il ne les évalue pas en totalité et ne présente pas de bilan carbone incluant les déplacements de véhicules légers en lien avec le site, le fonctionnement des installations de chauffage, de réfrigération et de la centrale photovoltaïque en toiture. Seules les émissions liées aux poids-lourds sont estimées en prenant pour hypothèse une distance parcourue par camion égale à 800 km par jour sans que cette donnée ne soit étayée<sup>19</sup>.

**L'Autorité environnementale recommande de présenter le bilan carbone complet du projet incluant toutes les sources d'émission de gaz à effet de serre sans se limiter aux seules émissions des poids-lourds et de justifier les hypothèses retenues.**

#### **2.6. Effets cumulés avec d'autres projets**

L'Autorité environnementale rappelle que l'analyse des effets cumulés ne doit pas se limiter aux projets qui ont fait l'objet « d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 » et d'une enquête publique ou qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public mais à l'ensemble des projets existants ou approuvés<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Voir guide sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact édité par le ministère de la transition écologique en février 2022 : [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf)

<sup>20</sup> Voir Article R122-5 II 5° e) du code de l'environnement

### **2.6.1. Les éléments actualisés**

Le dossier analyse succinctement les effets cumulés du projet avec le bâtiment logistique situé immédiatement à l'ouest du site et exploité par Carrefour. Il évoque les effets cumulés en matière de trafic routier, de rejets atmosphériques, de bruit et d'émissions de gaz à effet de serre. Ces éléments sont à compléter dans le cadre d'une approche élargie.

### **2.6.2. Les éléments laissés sans suite**

Afin de déterminer les effets cumulés, le dossier n'a toujours pas pris comme référence l'état initial avant réalisation de la plateforme Carrefour. En effet, il est indiqué que les données utilisées pour caractériser l'état initial intégraient le trafic et le bruit générés par la plateforme voisine. Or pour caractériser les effets cumulés des deux projets, il est nécessaire de partir d'un état initial avant la réalisation de ceux-ci. Ainsi, la MRAe recommandait de se référer à l'avis délibéré en 2015<sup>21</sup>, ce qui n'a pas été effectué. De plus, l'analyse est trop succincte, concernant les rejets atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre, seuls les rejets générés par le trafic des poids-lourds sont évoqués alors que les deux projets génèrent également un trafic de véhicules légers important (420 mouvements de véhicules léger pour la plateforme Carrefour et 250 véhicules par jour pour le présent projet). La provenance et la destination des poids-lourds ne sont pas analysées et le dossier prend une moyenne de un kilomètre parcouru par camion pour déterminer les effets cumulés, ce qui n'est pas satisfaisant, leurs trajets étant bien plus importants. Les émissions des installations de chauffage et de réfrigération ne sont pas non plus prises en considération. Les effets cumulés en matière de ressource en eau, milieux naturels et biodiversité ne sont pas traités par le dossier.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des incidences cumulées, en matière de qualité de l'air, de bruit, d'émissions de gaz à effet de serre, de ressource en eau, de milieux naturels et biodiversité du projet et du bâtiment logistique récent, situé immédiatement à l'ouest, au regard de la situation préexistante à leur réalisation.**

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

### **2.7.1. Les éléments actualisés**

Sur les deux bâtiments créés, le bâtiment A sera affecté à un client qui stockera des produits alimentaires, ce qui est de nature à justifier, en partie le projet. Toutefois, la justification de l'implantation choisie par rapport à son activité, la localisation de ses clients et de ses fournisseurs, au regard de critères environnementaux, n'est pas exposée.

**L'Autorité environnementale recommande de justifier le choix de l'implantation du projet vis-à-vis de l'activité du client qui occupera le bâtiment A.**

### **2.7.2. Les éléments laissés sans suite**

Le dossier justifie également le choix du site par le fait qu'un précédent projet de plateforme logistique, situé 30 km plus au sud, n'a pas pu aboutir pour diverses raisons. Il indique que la localisation initiale répondait aux besoins d'un client opérant dans le domaine de la distribution électrique. Or, le projet présenté n'est pas destiné à ce client puisque le locataire du bâtiment A sera spéciali-

21 Avis disponible en ligne via le lien suivant : [AP n°2015-2007-2008 du 13 août 2015](#)

sé dans le stockage de marchandises alimentaires et le ou les locataires du bâtiment B ne sont pas connus à ce jour. Il n'y a donc aucun lien entre ces deux projets, les locaux n'étant pas destinés au client du précédent projet, ce qui ne justifie pas le choix de cette nouvelle implantation.

La réalisation du bâtiment B, correspondant à la surface de plancher la plus importante du projet, demeure insuffisamment justifiée par le dossier. La destination du projet n'est pas arrêtée, l'identité et l'activité du ou des entreprises qui s'y implanteront ne sont pas connues<sup>22</sup>, ainsi l'interrogation quant à l'exploitation en continu ou seulement de 5 à 22 h demeure.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une meilleure justification du besoin de la plateforme logistique et donc de la nécessité d'une consommation d'espace naturel importante dans un contexte de réduction de l'artificialisation des sols<sup>23</sup>.**

La justification d'une implantation ne permettant pas le recours au transport ferroviaire pourtant moins impactante pour l'environnement reste peu développée dans le dossier. Elle se limite à indiquer que l'implantation du site est éloignée de trois kilomètres du chemin de fer le plus proche et que cette ligne n'est pas dimensionnée pour répondre au marché logistique. Le dossier n'étudie pas d'autres sites d'implantation qui pourraient potentiellement accueillir une plateforme logistique tout en étant raccordable au réseau ferré.

**L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier l'absence de possibilité d'une implantation du projet sur un site potentiellement raccordable ou raccordé au réseau ferré.**

## **2.8. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité**

### **2.8.1. Les éléments actualisés**

Concernant la qualité des eaux pluviales rejetées afin de vérifier leur conformité à la réglementation en la matière<sup>24</sup>, le dossier précise qu'un contrôle sera réalisé sous six mois après la mise en exploitation puis tous les trois ans. Les mesures correctives qui pourraient être mises en œuvre en cas de constat d'une anomalie demeurent non prévues.

Le dossier indique que des mesures de suivi du bruit, au niveau des zones à émergence réglementée, seront réalisées<sup>25</sup> sous un an après la mise en exploitation puis tous les trois ans mais ne détaille pas les mesures qui pourraient être mises en œuvre en cas de dépassement avéré des seuils réglementaires.

**L'Autorité environnementale recommande d'indiquer quelles mesures pourraient être envisagées en cas de constat d'une anomalie sur la conformité des eaux pluviales rejetées et en cas de dépassement avéré des niveaux de bruit au niveau des zones à émergence réglementée, et de mettre en place un dispositif de recueil et d'analyse en continue des observations des riverains.**

---

22 cf notice PC4 du dossier de permis de construire, p.6 : « *il s'agit d'un bâtiment simple face [...] qui peut être divisible pour deux preneurs* »

23 Objectif de réduire de moitié la consommation d'espace au cours des dix prochaines années (2021-2031) et d'atteindre en 2050 l'absence de toute artificialisation des sols : loi Climat et Résilience du 22 août 2021

24 Caractéristiques définies par l'arrêté ministériel du 11 avril 2017

25 Page 143 de l'étude d'impact



## 2.8.2. Les éléments laissés sans suite

Le dossier actualisé ne détaille pas davantage<sup>26</sup> ce qu'implique le suivi écologique pluriannuel qui sera réalisé.

**L'Autorité environnementale recommande de détailler le suivi écologique qui sera réalisé.**

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

Le résumé non technique est complet et clair. Toutefois, il n'a pas été actualisé sur certains points, notamment sur l'emprise au sol des bâtiments qui renvoie à la première version du projet<sup>27</sup>. Il demeure non illustré par des photographies du site ainsi que par des photomontages relatifs à l'insertion paysagère du projet.

**L'Autorité environnementale recommande de corriger le résumé non technique pour le mettre en cohérence avec l'étude d'impact, de l'illustrer et de prendre en compte les recommandations du présent avis.**

## 3. Étude de dangers

L'étude de dangers a été actualisée pour prendre en compte la nouvelle configuration du site suite à l'évolution du projet. Les principaux scénarios d'accident susceptibles d'affecter le site restent identiques et concernent le risque d'explosion, de pollution accidentelle mais surtout d'incendie. Ce dernier scénario fait l'objet d'une évaluation poussée qui conclut à un risque acceptable en croisant la probabilité de survenue de cet incident et les faibles conséquences et de l'absence d'atteinte d'établissements voisins ou de riverains. Cette étude n'appelle pas de remarque particulière.

---

<sup>26</sup> Page 117 de l'étude d'impact

<sup>27</sup> Page 3 du résumé non technique, il est indiqué une emprise au sol de 52 800 m<sup>2</sup>, alors que l'emprise au sol sera de 46 347 m<sup>2</sup>