Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale relatif à la Zac du parc d'activités économiques de la Dombes - Aménagement du lot F2 présenté par la société Avilog et du lot F3 présenté par la société JMG Partners sur la commune de Mionnay (01)

Avis n° 2021-ARA-AP-1255

et 2021-ARA-AP-1277

Avis délibéré le 6 janvier 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), a décidé dans sa réunion collégiale du 7 décembre 2021 que l'avis sur la Zac du parc d'activités économiques de la Dombes - Aménagement du lot F2 présenté par la société Avilog et du lot F3 présenté par la société JMG Partners sur la commune de Mionnay (01) serait délibéré collégialement par voie électronique entre le 3 et le 7 janvier 2022 .

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Yves Majchrzak, Jean Paul Martin, Yves Sarrand.

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 29 octobre 2021 pour le projet d'aménagement du lot F2 et le 3 décembre 2021 pour celui du lot F3, 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'Ain, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultées et ont transmis leurs contributions en dates respectivement des.21 décembre et 15 décembre 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.

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

Les sociétés Avilog et JMG Partners prévoient la réalisation des deux bâtiments d'activités logistiques et d'e-commerce sur les lots F2 et F3 de la Zac du parc d'activités économiques de la Dombes en cours de réalisation sur la commune de Mionnay (01). Le bâtiment du lot F2 intégrera également une activité de production sur laquelle les dossiers présentés n'apportent aucun détail. Ces bâtiments font partie d'une opération logistique plus importante portée par la société JMG Partners, et comprenant la réalisation de quatre bâtiments d'activités logistiques sur les lots F1, F2, F3 et F4 représentant 80 % de la superficie de cette Zac, dont une des filiales de JMG Partners s'est vu confier l'aménagement.

La Zac de la Dombes (à l'occasion de sa création, de sa réalisation et de la demande de permis de construire pour le lof F1) a déjà fait l'objet d'avis de l'Autorité environnementale[1] auxquels il convient de se référer pour replacer le présent dossier dans son contexte. L'Autorité environnementale a de nouveau été saisie sur la base des dossiers de demandes de permis de construire des lots F2 et F3, qui ne comportaient pas les éléments relatifs à l'autorisation spécifique liée à leur caractère d'installation classée pour la protection de l'environnement, également en cours d'instruction. L'Autorité environnementale rappelle que le projet de Zac étant soumis à étude d'impact, celle-ci doit être produite actualisée pour toutes les demandes d'autorisation nécessaires à sa mise en œuvre, y compris pour les autorisations ICPE ou environnementales.

L'étude d'impact actualisée traite du complexe logistique en l'état actuel de sa conception. Elle laisse apparaître une évolution du projet logistique avec la subdivision du lot F3 en deux lots F3 et F4. Elle devra donc être actualisée lors du dépôt des demandes d'autorisations ultérieures nécessaires à la réalisation du futur bâtiment du lot F4.

L'étude d'impact comporte un certain nombre d'imprécisions concernant la réalisation du bâtiment F2. En effet, les impacts potentiels sur l'environnement des activités de production accueillies n'y sont pas évalués. Elle présente toujours des manques quant aux conséquences du projet de Zac sur le cadre de vie, en particulier celui des riverains des voiries empruntées par le trafic routier généré par l'activité, en termes de qualité de l'air ou encore de nuisances sonores et lumineuses. L'évaluation des incidences paysagères du projet de Zac n'a pas progressé de manière satisfaisante, et ne permet toujours pas de conclure à une absence d'impact en la matière. Plusieurs interrogations demeurent en termes de gestion des eaux usées du site, ainsi qu'en termes de protection de la biodiversité, le corridor écologique identifié par le Sraddet[2] Auvergne Rhône-Alpes au droit du site ne faisant toujours pas l'objet d'une démarche destinée à le préserver ou le restaurer.

Enfin, le développement d'un tel complexe de quatre bases logistiques cumulées occupant la majeure partie de la Zac PAE de la Dombes ne respecte pas les caractéristiques du projet de Zac basées sur la réalisation d'un aménagement accueillant le minimum d'activités générant des flux, notamment du fait de l'impact important du trafic généré sur l'environnement, et de l'impact négatif sur le commerce de proximité et l'artisanat local.

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

1 Liens vers ces avis en ligne :
http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20190116-actualisationeiprojetzacdeladombes_v_publiee.pdf
http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200930_apara106_zac_parc_activites_dombes_mionnay.pdf
http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210224_apara23_f1_zacdombes_mionnay_69_delibere.pdf

2 Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....5
1.1. Contexte et présentation du projet.....5
1.1.1. Éléments de contexte sur le projet d'ensemble, la Zac de la Dombes.....5
1.1.2. Description du complexe logistique.....6
1.1.3. Description des deux opérations.....7
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....8

2. Analyse de l'étude d'impact.....9
2.1. Observations générales – périmètre de l'étude d'impact.....9
2.2. Analyse de l'évolution des impacts sur l'environnement de la Zac du fait du complexe logistique et des mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....11
2.2.1. Cadre de vie.....11
2.2.2. Énergie et émissions de gaz à effet de serre.....13
2.2.3. Paysage.....13
2.2.4. Gestion des eaux.....14
2.2.5. Milieux naturels et biodiversité.....14
2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus au regard des différentes options possibles, notamment vis-à-vis des objectifs de protection de l'environnement.....15
2.4. Articulation du projet avec les documents de planification.....16
2.5. Mesures de suivi.....17
2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact.....17

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

1.1.1. Éléments de contexte sur le projet d'ensemble, la Zac de la Dombes

L'opération à l'occasion de laquelle est délibéré le présent avis s'inscrit dans une Zac en cours de réalisation, dont le périmètre correspond à celui du parc d'activités économiques et dont l'aménagement a été confié à une filiale de l'entreprise JMG Partners[3]. L'avis de l'Autorité environnementale a déjà été sollicité à plusieurs reprises sur celle-ci. L'historique du projet, des autorisations sollicitées, des actualisations de l'évaluation environnementale et avis délibérés est développé dans les avis MRAe mentionnés ci-après et n'est pas repris ici.

Le 30 septembre 2020, l'Autorité environnementale a délibéré un avis sur le projet de Zac, s'appuyant sur l'étude d'impact actualisée de celle-ci. Cet avis soulevait plusieurs manques, notamment fondés sur la non prise en compte du programme logistique de la société JMG Partners sur la majeure partie de la superficie de la Zac (de l'ordre de 80 %), laquelle prévoyait initialement *« l'accueil d'activités en limitant les lieux de stockage, les activités logistiques ou les commerces générateurs de flux importants ».* Cette évolution majeure concernant la nature des activités accueillies dans la Zac soulevait ainsi des interrogations concernant la bonne prise en compte des enjeux environnementaux par l'étude d'impact, notamment concernant les incidences des activités logistiques envisagées en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de nuisances liées au trafic de poids lourds généré, ainsi qu'en termes d'insertion paysagère. L'Autorité environnementale s'interrogeait également sur les solutions de substitution à l'usage de la voiture individuelle envisagées pour les employés des futurs sites logistiques.

Le 27 novembre 2020, la société JMG Partners a déposé en mairie de Mionnay un dossier de permis de construire pour la réalisation du bâtiment d'activités logistiques du lot F1. Le dossier de permis de construire, comprenait notamment le mémoire en réponse au précédent avis de l'Ae concernant la Zac, ainsi qu'une étude d'impact propre à l'opération de construction du bâtiment sur le lot F1, fondée sur les éléments issus de la Zac. En parallèle, un dossier d'enregistrement a été déposé le 2 décembre 2020 concernant ce bâtiment relevant de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), et s'inscrivant, ainsi que relevé plus haut, dans un projet soumis à étude d'impact systématique. L'Autorité environnementale a rendu un avis sur ce dossier le 24 février 2021[4], lequel soulevait globalement les mêmes problématiques que celles évoquées dans les avis précédents concernant la Zac.

L'Autorité environnementale a été de nouveau saisie le 29 octobre 2021 pour rendre un avis sur la suite de l'opération concernant le lot F2 sur la base du dossier de permis de construire le concernant, puis le 3 décembre 2021 concernant l'aménagement du lot F3, chacun des dossiers contenant une étude d'impact sous une forme similaire à celles de la Zac et de l'opération du lot F1,

3 Source : https://www.ccdombes.fr/entreprendre/parc-dactivites-economiques-de-la-dombes/
4 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-projets-r304.html

actualisée pour tenir compte des nouveaux aménagements projetés ainsi que des précédentes remarques de l'Autorité environnementale.

Ces nouveaux dossiers montrent notamment que le projet a évolué : l'ancien lot F3 est subdivisé en deux lots F3 et F4, l'opération concernant le lot F4 n'étant par conséquent pas encore présentée à l'Autorité environnementale.

Compte tenu de la proximité des deux saisines pour avis de l'Autorité environnementale concernant l'aménagement des lots F2 et F3, le présent avis est rendu conjointement pour chacune des deux procédures de permis de construire. Dans le présent avis, l'Autorité environnementale évalue la qualité de l'étude d'impact au regard des nouvelles précisions apportées à cette opération logistique globale ainsi que la prise en compte des remarques et recommandations formulées dans le cadre de ses précédents avis.

1.1.2. Description du complexe logistique

Le projet de Zac est composé d'un important volet logistique dont certaines des caractéristiques sont connues pour les lots F1, F2 et F3, mais dont l'aménagement du lot F4 n'est pas encore présenté bien que certains documents permettent d'en connaître les principales dimensions (Cf figure 1) et que le dossier indique qu'il serait loué à plusieurs entreprises[5]. Si les nouveaux dossiers présentés à l'examen de l'Autorité environnementale précisent que le bâtiment à construire sur le lot F1 par la société JMG Partners sera exploité par la société Coverguard, aucun élément du dossier ne permet de savoir quelle entreprise exploitera les autres bâtiments projetés ni donc quelles activités seront menées sur chacun des lots.

L'ensemble de la Zac constitue un seul projet et conformément au code de l'environnement doit faire l'objet d'une évaluation environnementale à son échelle, qui est mise à jour au fur et à mesure des demandes d'autorisation le concernant. Le présent avis porte donc sur l'ensemble de la Zac PAE de la Dombes comprenant notamment le complexe logistique sur les lots F1, F2, F3 et F4 et les aménagements propres à ces lots (voiries et cheminements, réseaux, terrassements, bassins d'assainissement[6]).

5 cf étude d'impact jointe au permis de construire du lot F3, p.200

6 En effet, l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement indique que *« lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »* Par ailleurs, le guide technique *« Évaluation environnementale – Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 » du CGDD indique en page 21 que « Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés. »*

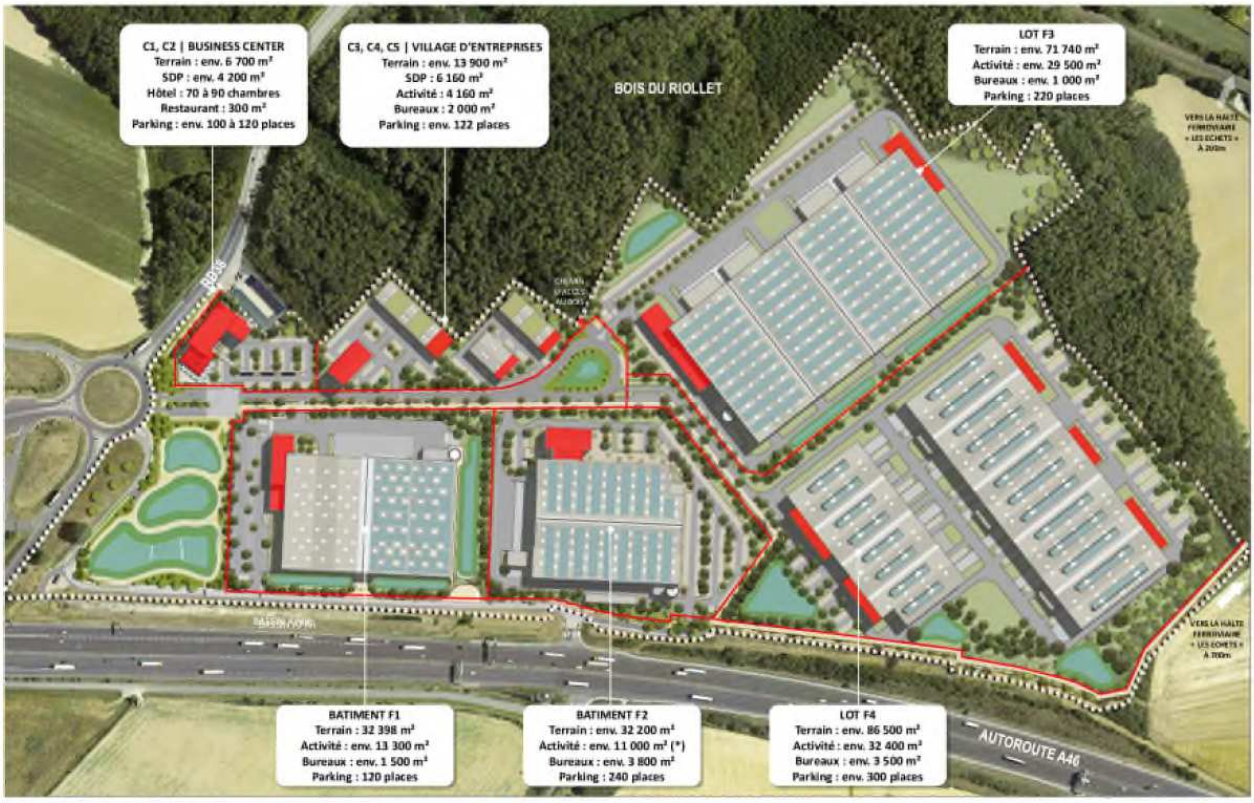

Figure 1: Aménagement projeté de la Zac (Source : résumé non technique de l'étude d'impact jointe au permis de construire du lot F3, p.8)

1.1.3. Description des deux opérations

Les opérations à l'occasion desquelles est rendu le présent avis concernent la réalisation de deux bâtiments d'activités logistiques sur des terrains de la communauté de communes de Mionnay situés le long de l'autoroute A46.

Le lot F2 d'une superficie de 32 300 m², sera aménagé par la SCI[7] Avilog, filiale de la société Argan[8]. Il comprendra un bâtiment de 11 012 m² accueillant des activités de stockage et de préparation de commandes pour un site d'e-commerce, ainsi qu'une activité de commerce inter-entreprises et une activité de « *production* »[9] sans que le dossier ne donne plus de détails sur le sujet. Il comprendra également un bâtiment de bureaux d'une surface de plancher de 3 205 m²[10]. Ces bâtiments comprendront une centrale photovoltaïque en toiture sur 3 300 m² avec une utilisation de l'énergie produite en partie pour de l'autoconsommation. Le lot sera également doté de 240 places de stationnement sur 3 000 m² et d'un bassin de rétention des eaux pluviales de voiries et de toiture. Il fonctionnera du lundi au samedi de 5 heures à 22 heures. L'ensemble de ces travaux s'étaleront sur 11 à 12 mois.

Le lot F3 d'une surface de 7,2 hectares sera, quant à lui, aménagé comme le lot F1 par la société JMG Partners. Il comprendra un entrepôt, divisé en quatre cellules, d'une surface de plancher globale de 29 273 m² pour le stockage de produits et la préparation de commandes [11] ainsi que deux

7 Société civile immobilière
8 « Argan est une foncière française spécialisée en développement et location de plateformes logistiques » Source : www.argan.fr
9 Source : résumé non technique de l'étude d'impact jointe au dossier de permis de construire du lot F2
10 Surface donnée par le texte du dossier, différente de celle indiquée par la figure 1 extraite du résumé non technique
11 Biens de grande consommation : « *Textiles, chaussants et accessoires de mode, électroménagers, matériel numérique, objet de décoration et ameublement, articles de sport et de loisir, nourriture sèche, papier, carton, polymère, etc.* » source étude d'impact actualisée avec le projet du lot F3, p.31-32

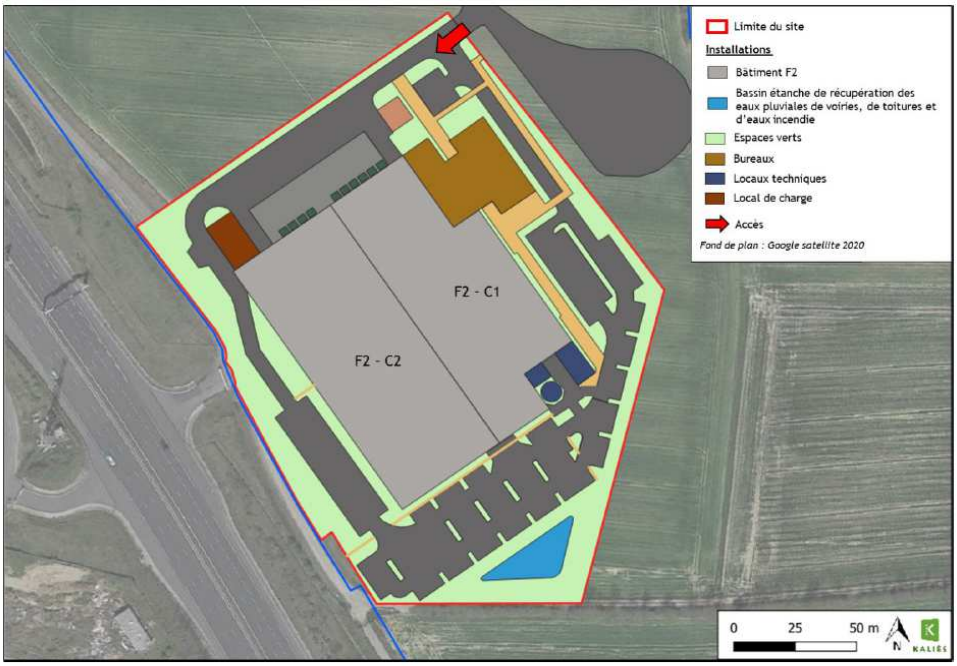

Figure 2: Plan d'aménagement du lot F2 (Source: RNT de l'étude d'impact du lot F2)

bâtiments de bureaux pour une surface de 1 305 m² pour des activités de commerce inter-entreprises. Ces bâtiments disposeront également d'une centrale photovoltaïque en toiture sur 18 000 m² servant en partie pour de l'autoconsommation, de 166 places de stationnement sur 2 075 m² ainsi que d'un bassin de rétention des eaux pluviales. Le site fonctionnera également du lundi au samedi de 5 h à 22 h. Ces travaux de construction et d'aménagement s'étendront sur 11 à 14 mois.

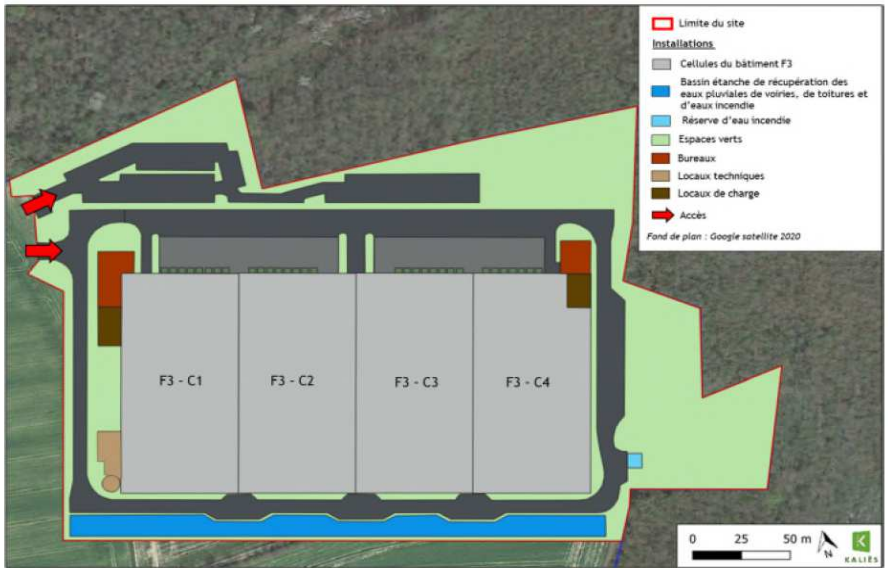

Figure 3: Plan d'aménagement du lot F3 (Source: RNT de l'étude d'impact du lot F3)

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, au vu des informations fournies à ce stade, les principaux enjeux du projet sont :

- le cadre de vie, en termes de qualité de l'air et de nuisances sonores, , et la prise en compte des risques sanitaires
- le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre ;
- les paysages, au regard de l'envergure des bâtiments envisagés ;
- la gestion des eaux, en particulier des eaux pluviales potentiellement chargées en hydrocarbures ;
- la biodiversité, avec la présence d'un corridor écologique identifié par le Sraddet Auvergne-Rhône-Alpes au droit du site.

Selon les activités qui seront accueillies au sein des bâtiments projetés sur les lots F2 et F3, d'autres enjeux pourraient être identifiés.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1. Observations générales – périmètre de l'étude d'impact

Les dossiers fournis à l'Autorité environnementale étant limités aux dossiers déposés dans le cadre des demandes de permis de construire des bâtiments des lots F2 et F3, ils ne comportent pas les éléments précisant les incidences des activités qui seront accueillies et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser et qui ont été produits dans le cadre d'autre demandes d'autorisation (enregistrement) au titre des installations classées pour l'environnement déposées et instruites en parallèle par les services de l'État. C'était déjà le cas concernant l'activité de production de masques prévue dans le lot F1 et dont les incidences n'ont toujours pas été étudiées[12]. C'est de nouveau le cas concernant notamment l'activité de production évoquée pour le bâtiment du lot F2 et au sujet de laquelle le dossier n'apporte aucune information. Les incidences des activités accueillies au sein de la Zac, ces dernières étant progressivement connues, doivent conduire à actualiser l'étude d'impact

L'étude d'impact fournie est incomplète sur les incidences de ces activités alors que ces informations étaient disponibles (les services instructeurs de l'État en disposaient) ; le présent avis ne peut donc les prendre en compte. En conséquence, le public ne pourra pas participer de façon éclairée à la prise de décisions le concernant du fait, d'une part de ces manques, d'autre part de l'absence d'organisation d'une consultation du public[13] conjointe à celle qui aura lieu pour les permis de construire et lors de laquelle les enjeux relatifs aux ICPE auraient pu être portés à sa connaissance .

L'absence d'étude d'impact complète portant sur le projet de Zac a conduit à la production d'une multiplicité d'études partielles, non articulées, certaines n'étant pas portées à la connaissance du

12 L'étude d'impact actualisée précise uniquement que 20 000 masques seront produits chaque jour dans un premier temps (moins d'une tonne par jour), sans évoquer les incidences éventuelles de cette production sur l'environnement.

13 Et non d'une enquête publique s'agissant ici d'une actualisation de l'étude d'impact du projet logistique global, l'article L122-1-1 deuxième alinéa du code de l'environnement indiquant que « […] L*orsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée. L'étude d'impact, accompagnée de ces avis, est soumise à la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 lorsque le projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique, sauf si des dispositions particulières en disposent autrement. […]»*

public, ce qui ne lui permet pas de participer de façon éclairée à la prise de décisions concernant le projet dans sa globalité.

L'Autorité environnementale rappelle qu'elle délibère des avis sur des projets, à l'occasion de demandes d'autorisation (au sens de la directive européenne « projets », et donc pouvant recouvrir les autorisations, enregistrements, déclarations, etc) les concernant et non pas sur les procédures engagées.

Les bâtiments des lots F2 et F3 sont des opérations d'un complexe logistique et d'une Zac soumis à évaluation environnementale obligatoire, comme déjà évoqué, et donc à autorisation environnementale. Ils ne sauraient donc relever de l'enregistrement au titre de la réglementation relative aux ICPE. En effet, l'article L. 512-7-2 du code de l'environnement prévoit que « *Le préfet peut décider que la demande d'enregistrement sera instruite selon les règles de procédure prévues par le chapitre unique du titre VIII du livre Ier pour les autorisations environnementales : 1° Si, au regard de la localisation du projet, en prenant en compte les critères mentionnés à l'annexe III de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, la sensibilité environnementale du milieu le justifie ;[…]* ». Il ne s'agit en l'occurrence pas d'un pouvoir discrétionnaire du préfet de département[14], mais bien d'une décision fondée sur un examen de la prise en compte de l'environnement par le projet. Au regard des critères susmentionnés, l'Autorité environnementale relevait dans son dernier avis plusieurs manques ne permettant pas de vérifier la bonne prise en compte globale de l'environnement par le projet de Zac, et plus particulièrement par ce projet logistique d'ampleur envisagé sur le site.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact du projet par la description des activités de production annoncées au sein des bâtiments des lots F1 et F2, par l'évaluation de leurs incidences environnementales ainsi que par la définition de mesures destinées à les éviter, les réduire ou les compenser.

L'étude d'impact indique désormais que le lot F1 accueillera le siège social et les activités de la société Coverguard dont les locaux actuels sont situés à seulement quelques centaines de mètres au sud dans la Zac des Echets de la commune voisine de Miribel. Elle ne précise pas ce qu'il adviendra du bâtiment actuel, si celui-ci continuera d'être exploité par la même société ou par une nouvelle, ou s'il sera vacant ou démoli.

L'Autorité environnementale recommande d'étendre le périmètre de l'étude d'impact au devenir du site actuel de la société Coverguard. En l'absence de réutilisation, l'impact environnemental de sa conservation en l'état, sans activité, ou de sa démolition devra être étudié[15].

Enfin, les dossiers évoquent désormais une évolution du projet global initial avec la création d'un lot F4 sur lequel « *sera développé un parc d'activité industriel qui sera composé de deux bâti-*

14 Jurisprudence à ce sujet :
- *« Le préfet ne dispose pas d'un pouvoir discrétionnaire pour décider de soumettre ou non à une évaluation environnementale une installation relevant du régime de l'enregistrement dès lors qu'il doit, au terme d'un examen de chacun des projets dont il est saisi, se déterminer conformément aux prescriptions de l'art. L. 512-7-2. » CE 26 déc. 2012, France Nature Environnement, no 340538.*
- *« Le préfet doit se livrer à un examen particulier de chaque dossier afin d'apprécier si l'évaluation prévue par la directive 85/337/ CEE, à laquelle s'est substituée la directive 2011/92/ UE, est nécessaire, notamment au regard de la localisation du projet et de la sensibilité environnementale de la zone d'implantation ou du cumul des incidences du projet avec celles d'autres projets d'installations, ouvrages ou travaux situés dans la même zone ; que ces critères doivent s'apprécier indépendamment des mesures prises par le pétitionnaire pour limiter l'impact de son projet sur l'environnement ; »* TA Caen, 6 déc. 2017, no 1600220.

15 Cf. Note de bas de page n°*6*

ments avec des cellules distinctes qui accueilleront de multiples locataires. L'avenant au traité de concession précise qu'un minimum de 5 entreprises devront être présentes (avec un nombre maximal de 3 cellules louées à la même entreprise). ».

L'Autorité environnementale recommande d'actualiser à nouveau l'étude d'impact au regard de l'évolution des activités envisagées au sein du lot F4 lorsque les demandes d'autorisation le concernant seront déposées.

2.2. Analyse de l'évolution des impacts sur l'environnement de la Zac du fait du complexe logistique et des mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

2.2.1. Cadre de vie

En termes de **trafic routier**, les dossiers annoncent les rotations de 15 poids lourds par jour et de 240 véhicules légers liées aux futures activités du lot F2 et de 100 poids lourds par jour et 160 véhicules légers liées à celles du lot F3. Ainsi, contrairement à ce qui avait été annoncé dans le cadre du dossier concernant le lot F1 dont les activités vont générer un trafic routier de 15 à 20 poids lourds par jour, les trafics routiers générés par ces deux bâtiments supplémentaires ne sont pas du « *même ordre de grandeur* ».

Par ailleurs, comme souligné dans le précédent avis de l'Autorité environnementale, le trafic routier généré par cette opération logistique, bien qu'important, est minimisé dans le dossier par une comparaison avec celui existant sur les routes voisines à grande circulation. **Pour l'Autorité environnementale, le niveau élevé du trafic routier existant sur les voiries adjacentes au site ne doit pas conduire à ignorer que l'opération logistique menée au sein de cette Zac aura un impact important en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution de l'air ou encore de nuisances sonores qui s'ajoutent au trafic important déjà existant .**

Enfin, l'Autorité environnementale constate que le nombre d'emplacements de stationnement envisagé sur chacun des lots est similaire au nombre d'emplois attendus ce qui interroge quant à une réelle volonté d'encouragement ~~à~~ des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et en particulier l'usage des transports en commun, des modes actifs ou du covoiturage par les salariés.

L'Autorité environnementale réitère sa recommandation de compléter l'étude d'impact par une réflexion allant au-delà d'une simple connexion piétonne reliant la Zac à la gare des Échets, en définissant une politique volontariste de déplacement des usagers du site de moindre impact sur l'environnement.

Concernant l'étude des incidences du projet sur la **qualité de l'air**, un nouvel état initial en la matière est bien produit dans l'étude d'impact actualisée comme recommandé par l'Autorité environnementale dans son précédent avis. Une campagne de mesures de la qualité de l'air a en effet été menée du 1er au 16 juin 2021 au niveau d'axes routiers et de zones d'habitation alentours. Les concentrations de l'air en dioxyde d'azote et en BTEX[16]ont été mesurées, de même que les retombées atmosphériques. Le dossier illustre bien la localisation de ces points de mesure, et les résultats enregistrés sont confrontés aux valeurs limites réglementaires de référence, ainsi qu'aux valeurs guides de l'OMS. Cependant, les valeurs guides évoquées ne sont pas celles qui ont été publiées en septembre 2021 et qui sont désormais plus exigeantes, notamment en matière d'oxydes

16 Benzène, Toluène, Ethylbenzène et Xylènes (composés organiques volatils)

d'azote[17]. En l'occurrence, le dossier s'appuie sur une valeur de référence de 40 microgrammes par mètre cube en moyenne annuelle alors que désormais, l'OMS estime qu'un risque pour la santé existe à partir d'une moyenne annuelle de 10 microgrammes par m³. Ainsi, au regard des résultats présentés par l'étude d'impact actualisée, l'Autorité environnementale constate que les concentrations atmosphériques en oxydes d'azote présentent un risque pour la santé au niveau de plusieurs points de mesure.

Le dossier minimise également les émissions de l'opération au regard du trafic routier des voiries attenantes et considère ainsi que les incidences ne sont pas significatives[18]. Elle présente néanmoins une modélisation des impacts supplémentaires sur la qualité de l'air liés à l'opération pour les 5 points retenus dans l'état initial de l'environnement. Les paramètres étudiés sont le dioxyde d'azote, le benzène et toluène. En revanche, aucune donnée n'est présentée concernant les particules fines, polluants spécifiques au transport routier, qui nécessitent de mettre en place un protocole de mesure plus étendu dans le temps[19]. Ainsi, l'état initial n'est pas fondé sur des mesures de l'ensemble des polluants de l'air spécifiques des transports routiers ; il n'a pas suivi en cela les préconisations de l'Anses[20] sur l'ensemble du périmètre de l'opération.

Par ailleurs, les activités de production annoncées dans les bâtiments des lots F1 et F2 ne sont pas prises en compte et rien ne permet de conclure qu'elles ne seront pas à l'origine d'émissions atmosphériques. En comparant les émissions attendues de la part du projet aux concentrations atmosphériques existantes, le dossier conclut à un impact très limité sur la qualité de l'air.

Cependant, au regard des valeurs guides de l'OMS, déjà dépassées dans le secteur, pour l'Autorité environnementale, l'opération ne peut que conduire à dégrader la situation actuelle et présenter un risque accru pour la santé des riverains. Les conclusions de l'évaluation des risques sanitaires jointe au dossier, fondée sur les mêmes valeurs guides obsolètes et suscitant les mêmes interrogations que l'étude d'impact, seraient à revoir quand bien même le dossier indique que celle-ci respecte les méthodologies habituelles.

L'Autorité environnementale rappelle que l'agglomération lyonnaise est concernée par des problèmes importants de qualité de l'air que les mesures prises (plan de protection de l'atmosphère de 2014 et feuille de route pour la qualité de l'air de mai 2018) n'ont pas permis de résoudre[21].

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact et de revoir l'évaluation des risques sanitaires en matière de qualité de l'air en prenant en compte les préconisations de l'Anses, les valeurs guides les plus récentes de l'OMS, et en évaluant les incidences des activités de production des bâtiments des lots F1 et F2.

17 Cette révision d'un document de 2005 prend en compte les derniers résultats scientifiques sur les effets sanitaires de la pollution de l'air. On note par exemple que la valeur pour les PM2,5 est divisée par deux et celle pour le di - oxyde d'azote par quatre. Pour mémoire, le Parlement européen avait demandé un alignement des normes européennes sur les valeurs de l'OMS. Cf. https://www.santepubliquefrance.fr/les-actualites/2021/pollution-de-l-air-l-oms-revise-ses-seuils-de-reference-pour-les-principaux-polluants-atmospheriques

18 cf EI du lot F3, p.186

19 Les protocoles de mesure de chacun des polluants sont définis par la directive cadre sur l'air.

20 Par exemple 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 : https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/circ?id=44436

21 La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air de 2008, dans son arrêt n°C-636/18 du 24/10/2019, concernant 12 agglomérations- dont l'agglomération lyonnaise, et ce pour dépassement répété de la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote depuis le 1er janvier 2010. Par ailleurs, le Conseil d'État a rendu une décision le 10 juillet 2020 et prononcé une astreinte de 10 millions d'euros par semestre à l'encontre de l'État, s'il ne justifie pas avoir, dans les six mois suivant la notification de la présente décision, exécuté la décision du Conseil d'État du 12 juillet 2017, et jusqu'à la date de- cette exécution. Par un arrêt du 4 août 2021, le CE a procédé à la liquidation de l'astreinte semestrielle prononcée à l'encontre de l'État

Enfin, en termes de **pollution lumineuse**, le manque de détails du dossier conduit l'Autorité environnementale à réitérer les observations du précédent avis. En particulier, les interrogations quant aux incidences sur le paysage nocturne d'éventuelles enseignes éclairées, notamment sur les façades situées le long de l'autoroute, ne sont pas levées.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation de la pollution lumineuse générée par le complexe logistique lors des plages nocturnes, en particulier pour les plus proches riverains du site et pour la faune nocturne, de préciser l'usage d'éventuelles enseignes éclairées en façade des bâtiments envisagés, en particulier le long de l'autoroute, ainsi que leur éventuel impact sur le paysage nocturne, et de définir si nécessaire des mesures propres à réduire et si nécessaire compenser cet impact.

2.2.2. Énergie et émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact actualisée ne présente toujours pas de bilan énergétique global de la Zac ni de bilan carbone prenant en compte l'ensemble de ses composantes, et pour chacune l'ensemble de leur cycle de vie.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan énergétique global de la Zac ainsi qu'un bilan carbone qui tiennent compte de la réalisation des bâtiments et des aménagements, du trafic de poids lourds généré (sur l'ensemble des parcours effectués), des déplacements des salariés, du fonctionnement des chaudières et des activités de production des bâtiments des lots F1 et F2, des panneaux photovoltaïques en toiture, etc. Elle recommande en outre de présenter les mesures prises pour éviter, réduire et si besoin compenser les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet.

2.2.3. Paysage

L'état initial de l'environnement présenté en matière de paysage n'a pas fait l'objet, depuis le précédent dossier porté à l'attention de l'Autorité environnementale, de compléments répondant effectivement à ses recommandations.

L'Autorité environnementale recommande, à défaut d'étayer l'absence de visibilité du site depuis ces points de vue, de compléter le volet concernant l'état initial du paysage avant la réalisation du complexe logistique par des photographies illustrant les perceptions actuelles du site depuis des points de vue réels tels que les habitations situées de l'autre côté de l'Autoroute A46, ou d'autre points d'observation situés en direction de la Saône.

L'étude d'impact actualisée et les dossiers de permis de construire[22] présentent en revanche des insertions graphiques nouvelles de l'opération qui n'étaient pas présentées dans le cadre de l'aménagement du lot F1. Cependant la plupart d'entre elles ne sont toujours pas pertinentes dans la mesure où elles présentent des axes de vue pris au sein même de la Zac et non depuis des points de vue susceptibles d'être fréquentés par le public. Certains photomontages sont néanmoins pris depuis l'autre côté de l'autoroute, a priori au niveau de voiries communales, sans qu'aucun élément du dossier ne permette d'identifier la localisation exacte des prises de vue et si elles se situent au niveau d'habitations[23].

22 Cf pièces PC6 des dossiers de permis de construire
23 Cf étude d'impact de l'aménagement du lot F3, p.176-177

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des photo-montages illustrant les incidences paysagères du complexe logistique en axant la réflexion sur des points de vue à enjeu tels que les habitations situées de l'autre côté de l'autoroute.

2.2.4. Gestion des eaux

Pour l'Autorité environnementale, les mesures visant à éviter les risques de pollution des eaux souterraines en phase de travaux apparaissent appropriées, de même que la gestion des eaux pluviales en phase de fonctionnement. Les lots F2 et F3 disposeront notamment de bassins de rétention des eaux pluviales équipés de séparateurs d'hydrocarbures localisés en amont avant renvoi vers le réseau d'eaux pluviales de la Zac. Les dossiers concernant les lots F2 et F3 présentent les caractéristiques de ces bassins ainsi que les calculs ayant conduit à leur dimensionnement.

En revanche, des interrogations demeurent quant à la gestion des eaux usées, et en particulier des eaux usées issues des procédés de production qui seront mis en œuvre dans les bâtiments F1 et F2 (production de masques et autre activité inconnue), ou encore des eaux usées de lavage des bâtiments où seront mises en œuvre ces activités. Le dossier affirme que « *les projets de construction ne génèrent pas d'eaux industrielles de process* »[24] sans prendre en compte les eaux des activités qui seront installées dans ces bâtiments. À ce stade, l'admissibilité des eaux de process et plus largement des eaux usées issues de la Zac et en particulier des opérations F1, F2 et F3 n'est pas assurée. Le dossier ne présente pas de mesures pour y remédier le cas échéant.

L'Autorité environnementale recommande d'étendre l'évaluation des incidences aux activités qui seront implantées au sein des bâtiments projetés et de préciser l'admissibilité des eaux de lavage des cellules des bâtiments du complexe logistique par la station d'épuration de Mionnay, de présenter les mesures prises pour y parvenir et éviter tout risque de rejet de ces eaux au milieu naturel et les incidences qui en découleraient.

2.2.5. Milieux naturels et biodiversité

L'état initial de l'étude d'impact actualisée du projet minimise toujours l'intérêt écologique de la zone, malgré la présence d'un corridor écologique inscrit au Sraddet[25]. Le dossier indique que les aménagements paysagers envisagés (arbres, haies, noues, espaces verts), contribueront à préserver un corridor écologique, en particulier pour les oiseaux, et conclut ainsi à une incidence négligeable du projet global sur les habitats naturels.

Il indique enfin, en réponses aux observations de l'Autorité environnementale sur le sujet dans son précédent avis, qu' « *il est fait mention dans l'annexe biodiversité du SRADDET d'une étude actuellement menée par l'ISARA dans le programme pluriannuel 2015-2020 « perméabilité des espaces agricoles » sur la partie « description de la composition et de la structure paysagère des espaces agricoles en auvergne-rhône-alpes ». Elle a pour but d'affiner localement les zones agricoles dites « relictuelles » (faible capacité d'accueil de la biodiversité et proximité des zones urbaines et d'infrastructures routières) et de déterminer leur potentielle perméabilité au regard des éléments de la trame verte. Elle est supposée être ensuite intégrée au SRADDET. La plaine des Dombes fait partie de ces zones d'études approfondies, des informations complémentaires seront*

24 Cf étude d'impact de l'aménagement du lot F3, p.204
25 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable, et d'Égalité des Territoires

donc apportées sur les potentialités de la zone, qui ne sont pas connues de manière précise à ce jour »[26]

L'Autorité environnementale confirme que l'annexe du Sraddet relative à la biodiversité mentionne effectivement cette étude[27]. Les résultats de cette étude, qui ne sont toujours pas intégrés au Sraddet, sont disponibles sur internet[28]. L'étude ne semble pas traiter particulièrement du secteur objet du projet et, de manière générale, celle-ci ne remet pas en question fondamentalement la pertinence des corridors écologiques qui avaient jusqu'alors été identifiés. Ses résultats tendent plutôt à rappeler que même les grands espaces agricoles peuvent avoir un intérêt écologique, et propose des solutions pour favoriser la perméabilité de ces derniers pour la biodiversité.

Ainsi, pour l'Autorité environnementale, l'existence de ce corridor écologique n'est nullement remise en question par cette étude. L'étude d'impact actualisée conclut pourtant que « *la réhabilitation du corridor Nord-Est-Sud-Ouest, en l'état, apparaît compliquée au niveau de la ZAC et des lots qui la composent »*[29]*.* Bien que la restauration de ce corridor écologique ne dépende à l'évidence pas uniquement de l'aménageur de la Zac compte tenu également de la présence de l'autoroute A 46, *c*ette conclusion n'est pas satisfaisante, au regard notamment de l'ensemble des remarques de l'Autorité environnementale dans le cadre de ses précédents avis, ainsi que de celles des services de l'État.

L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de renforcer les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur le corridor écologique au sein duquel il s'implante. Elle recommande à l'État de renforcer la réflexion sur la restauration du corridor écologique transversal à l'autoroute et cartographié comme la franchissant.

2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus au regard des différentes options possibles, notamment vis-à-vis des objectifs de protection de l'environnement

L'étude d'impact actualisée du projet logistique global n'apporte aucun élément complémentaire concernant les choix de localisation du projet au regard des impératifs de plus en plus prégnants de limitation de consommation d'espaces naturels et agricoles, qui avec l'accueil de biodiversité contribuent aussi à la captation de carbone, et d à la limitation des émissions de gaz à effet de serre.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une description des scénarios envisagés par le porteur de projet, et notamment des différents sites d'implantation, et des critères, notamment environnementaux, et réflexions ayant conduit au choix retenu d'implantation de son projet.

Le dossier ne répond pas aux précédentes interrogations de l'Autorité environnementale concernant la cohérence du projet avec les principes du projet initial de création de cette zone d'aménagement concertée. Son résumé non technique rappelle d'ailleurs les objectifs de la création de cette Zac :« *Le dossier de création de la ZAC Parc d'Activités Economiques de la Dombes a été approuvé en 2012, avec les objectifs suivants :*

26 Cf étude d'impact de l'aménagement du lot F3, p.166
27 Cf p.64 de l'annexe biodiversité disponible via le lien suivant :https://fr.calameo.com/read/0001197818f48b299afe7
28 https://www.permagri.fr/
29 Cf étude d'impact actualisée de l'aménagement du lot F3, p.166

• *Inscrire le projet dans une* ***démarche environnementale*** *en vue de répondre aux objectifs de* ***développement durable****,*
• *Permettre l'accueil d'activités* ***en limitant celles génératrices des flux importants****,*
• *Veiller au traitement qualitatif des façades du Parc d'Activités le long de l'autoroute A46 et de la RD38,*
• *Assurer le lien entre le Parc d'Activités et la halte ferroviaire des Échets, et rendre celle-ci plus urbaine,*
• *Maîtriser le développement à vocation d'activités autour des zones déjà urbanisées,*
• *Apporter une* ***alternative à l'image habituelle du parc d'activités*** *en favorisant une approche permettant une mixité des réponses,*
• *Offrir des aménagements et des espaces collectifs de qualité,*
• *Créer des emplois accessibles par le train.* »

L'Autorité environnementale ne peut qu'être étonnée lorsque le porteur de projet affirme répondre à chacun de ces objectifs, une activité de logistique poids lourds étant par essence génératrice de flux importants, le nombre de stationnements envisagés pour chaque lot laissant de plus peu de doute sur le niveau d'incitation pour un mode de déplacement des salariés alternatif à la voiture individuelle.

Pour l'Autorité environnementale la vocation initiale de la Zac, partie intégrante des caractéristiques du projet bénéficiant de la déclaration d'utilité publique, n'est pas respectée, ce qui génère des impacts environnementaux significatifs.

2.4. Articulation du projet avec les documents de planification

Le dossier affirme une compatibilité du projet avec l'ensemble des documents de planification, ce qui n'est pas démontré vis-à-vis des objectifs relatifs à la lutte contre l'accélération du changement climatique inscrits au Sdage[30], ni avec la présence d'un corridor écologique inscrit au Sraddet. Son respect de la règle n°5 du Sraddet relative à la densification et l'optimisation du foncier économique existant doit être davantage justifié.

Sur la compatibilité du projet avec le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise, l'étude d'impact actualisée n'apporte pas d'élément nouveau concernant la mise en œuvre d'un éventuel plan de déplacement d'entreprise ou d'incitations des salariés à l'usage de modalités de transport alternatives à la voiture individuelle.

Enfin, le niveau de contribution du projet à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone n'est pas évalué.

L'Autorité environnementale recommande de compléter et d'améliorer le projet par des dispositions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, de limiter les risques de pollution aquatique, et de permettre le développement des mobilités douces comme le préconise le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise, et enfin de démontrer comment le projet s'inscrit dans la trajectoire nationale de neutralité carbone en 2050 .

30 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

2.5. Mesures de suivi

L'étude d'impact actualisée du projet logistique global ne présente aucune mesure de suivi de ses incidences dans le temps.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par un dispositif de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation,couvrant l'ensemble des thématiques environnementales à enjeu (qualité de l'air, nuisances sonores, biodiversité, ressource en eau, émissions de gaz à effet de serre notamment) en précisant les modalités de celui-ci en termes de méthodologie, de fréquence et de responsabilité.

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

Comme constaté dans le précédent avis de l'Autorité environnementale sur ce projet, le résumé non technique de l'étude d'impact est relativement bref et aucun effort n'a été mené pour rendre plus aisée l'appropriation du dossier. Il se compose en effet toujours essentiellement de tableaux des enjeux du site et des mesures envisagées par le porteur de projet et ne comporte que peu d'illustrations. Il ne présente par exemple aucune insertion paysagère correcte du projet depuis des points de vue susceptibles d'être accessibles au public.

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