



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur le projet de plateforme multimodale
comprenant huit cellules de stockage de matières
dangereuses présenté par la société Concerto
Développement sur la commune de Montbeugny (03)**

Avis n° 2022-ARA-AP-1302

Avis délibéré le 15 mars 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 15 mars 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plateforme multimodale comprenant huit cellules de stockage de matières dangereuses présenté par la société Concerto Développement sur la commune de Montbeugny (03).

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Yves Sarrand, 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 17 janvier 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 ont été consultés par le service instructeur du dossier d'autorisation environnementale et ont transmis leurs contributions en dates respectivement du 26 avril et du 11 mai 2021. Le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) de l'Allier a également été consulté et a rendu son avis le 11 août 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 Concerto Développement prévoit la réalisation d'un bâtiment logistique comprenant huit cellules de stockage de matières dangereuses pour un total de 30 521 m² sur sept hectares au sein de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Logiparc 03 sur la commune de Montbeugny (03). Celle-ci est localisée à environ sept kilomètres à l'est de Moulins, dans un secteur rural à l'habitat dispersé, à proximité de voiries importantes dont la route centre Europe Atlantique (RCEA) en cours de transformation en voie autoroutière à cet endroit, ainsi que la route nationale 7.

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, ainsi que le risque sanitaire au regard des habitations localisées à proximité du projet ainsi que le long des axes de circulation qui seront empruntés par les poids lourds ;
- le changement 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 et la prise en compte des prescriptions du règlement de la ZAC en la matière.

L'étude d'impact identifie bien l'ensemble des thématiques environnementales pertinentes au regard des caractéristiques du projet.

Cependant, les incidences du projet et du trafic routier induit ne sont pas suffisamment étudiées en termes d'impact sur la qualité de l'air, de nuisances sonores et lumineuses en particulier de nuit, ou encore en termes de paysage. En particulier, l'évaluation de ces impacts sur les habitations les plus proches du site ainsi que sur celles riveraines des voiries principalement empruntées par le trafic routier généré, notamment la route départementale 12, doit être approfondie.

La gestion des eaux usées et pluviales du site est correctement développée, le dossier devra toutefois apporter des précisions quant à la gestion des eaux usées de lavage du site potentiellement polluées, ainsi qu'aux mesures destinées à éviter toute pollution des sols ou des eaux par les produits qui seront stockés sur le site.

Les mesures de suivi des rejets aqueux et atmosphériques doivent également être mieux développées. Elles doivent être complétées par des mesures de suivi des incidences du projet en matière de bruit, et d'efficacité des mesures prévues pour réduire les incidences du projet sur la biodiversité.

Le bilan carbone présenté par le dossier laisse également pendantes plusieurs interrogations, notamment, car il ne prend pas en compte la phase de travaux une part de transport de marchandises par le train ou encore l'usage des transports en commun par les salariés qui sont pourtant évoqués par ailleurs dans le dossier.

Enfin, l'Autorité environnementale relève le faible taux d'occupation de la ZAC créée en 2012, et déjà en partie équipée. La justification de l'implantation du projet s'appuie sur les possibilités d'embranchement ferroviaire alors que les évaluations ne s'appuient que sur du transport routier.

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.....	7
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	8
2. Analyse de l'étude d'impact.....	8
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	9
2.1.1. Cadre de vie.....	9
2.1.2. Ressource en eau.....	11
2.1.3. Milieux naturels et biodiversité.....	11
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	12
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	13
2.3.1. Cadre de vie.....	13
2.3.2. Ressource en eau.....	15
2.3.3. Milieux naturels et biodiversité.....	16
2.3.4. Bilan carbone.....	16
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	17
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	17
3. Étude de dangers.....	17

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

La société Concerto Développement, filiale de la société française Kaufman et Broad¹ spécialisée dans la construction et l'immobilier, projette la réalisation d'une plateforme logistique multimodale comprenant huit cellules de stockage de matières dangereuses sur la commune de Montbeugny(03) sur un terrain actuellement agricole, relativement plat d'environ sept hectares, localisé au sein de la ZAC² Logiparc 03³ créée 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 700 mètres 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 localisées à environ 300 mètres au nord.



Figure 1: Localisation du projet sur la commune de Montbeugny (Source: résumé non technique de l'étude d'impact (RNT), p.6

1 <https://realestate.kaufmanbroad.fr>

2 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>

3 <https://www.logiparc03.com/>

1.2. Présentation du projet

Les travaux s'étendront sur une durée de 12 mois. Les dimensions du bâtiment logistique projeté seront les suivantes :

- emprise au sol : 30 521 m² ;
- longueur : 246 mètres ;
- largeur : 114 mètres ;
- hauteur : 30 mètres maximum ;
- volume total d'entrepôt : 566 527 m³.

Il comprendra notamment six cellules de stockage dont deux de grande hauteur, ainsi que deux cellules plus réduites (de capacité 182 palettes soit 271 m³ de volume stocké pour chacune) dédiées aux liquides inflammables, 33 quais de déchargement, des bureaux et locaux sociaux, une chaufferie et un local sprinkler⁴. À l'extérieur seront aménagées des aires de manœuvre pour l'accès aux quais de déchargement, une voie permettant de circuler autour du bâtiment, des emplacements de stationnement pour les poids lourds et pour les véhicules légers du personnel (environ 140 places), un bassin de rétention des eaux pluviales d'environ 3 900 m³, et une réserve d'eau pour la défense contre l'incendie. Au total, 15 470 m² d'espaces extérieurs seront imperméabilisés, et des espaces verts s'étendront sur 17 110 m².

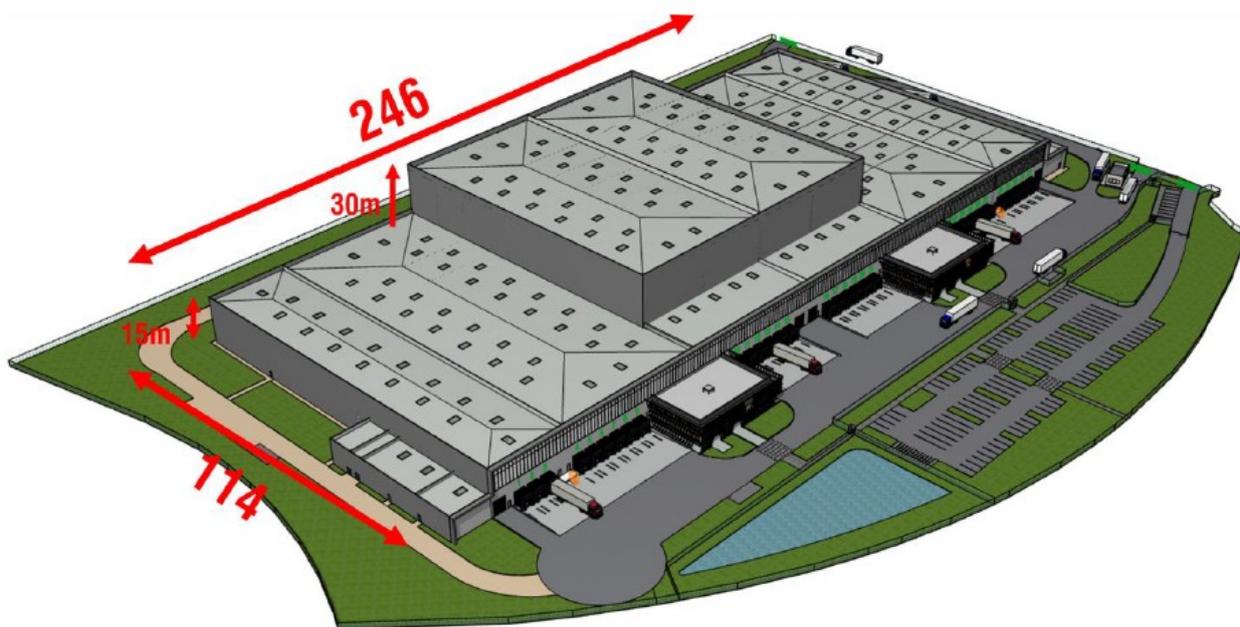


Figure 2: Aspect du projet et dimensions principales (Source: RNT, p.9)

S'il ne permet pas de connaître l'identité de l'entreprise qui exploitera le bâtiment, ni la nature exacte des produits stockés⁵, le dossier indique que le projet permettra le stockage d'un volume maximal de produits de 143 383 m³ et la création d'environ 300 emplois. En revanche, il n'est pas clair quant à l'organisation du travail sur le site, parlant successivement de travail posté en 2 x 8⁶

4 Système d'extinction d'incendie

5 « Il s'agit d'un projet d'entrepôt dit « en blanc ». C'est-à-dire qu'au stade de la présente demande d'autorisation environnementale, l'utilisateur final n'est pas connu, tout comme le détail des produits qui seront stockés. » Source : document « description du projet », p.8

6 Deux groupes de salariés se succèdent sur le site par cycles de 8 heures de travail, le site étant fermé pendant les 8 heures restantes de la journée.

qui impliquerait donc a priori un arrêt de l'activité la nuit de 21 heures à 5 heures, puis indiquant ensuite que « le projet est étudié et dimensionné pour fonctionner 24 h/24, 7 j/7 »⁷ ce qui consisterait alors en un fonctionnement en 3 x 8.

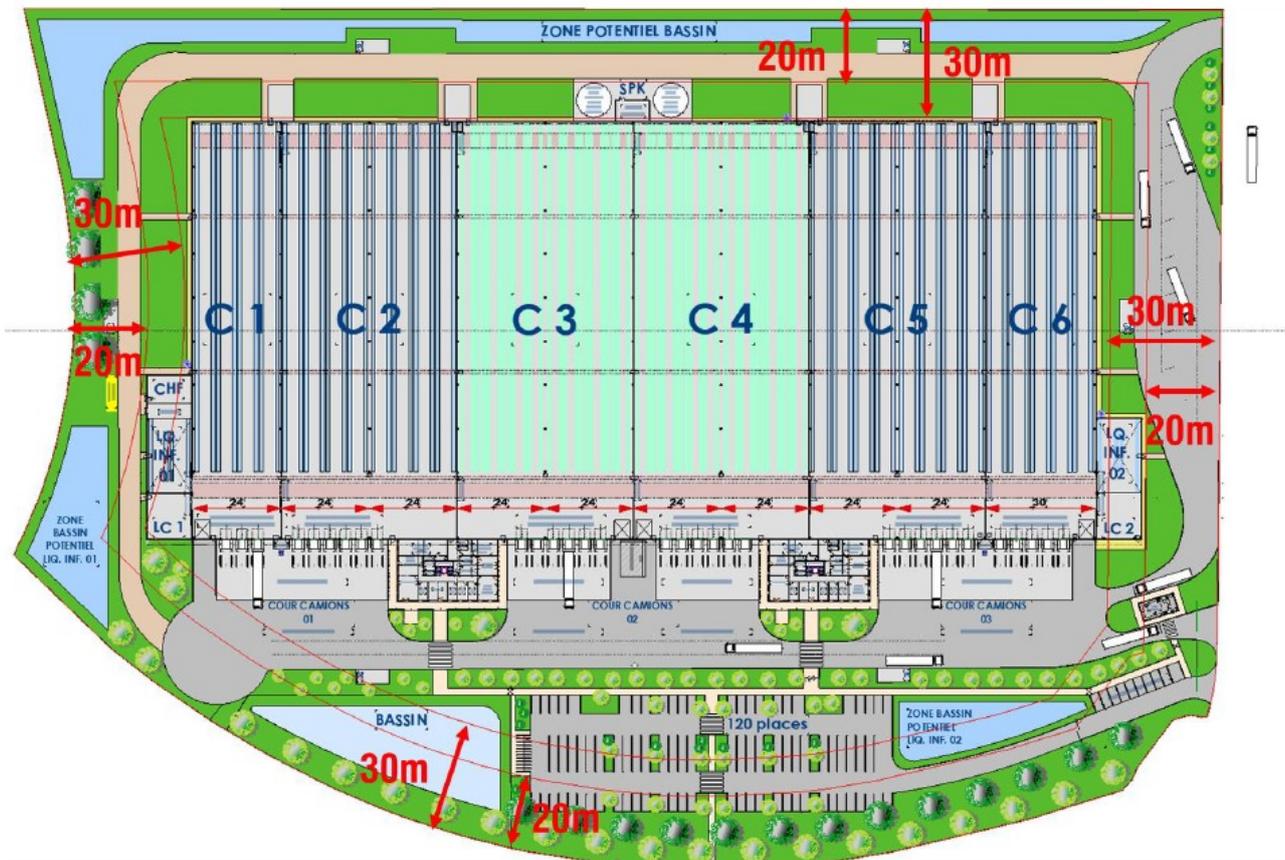


Figure 3: Configuration du projet sur le lot concerné (Source: EI, p.24)

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 serait Seveso Seuil Haut⁸. C'est sur la base de ce dossier que l'Autorité environnementale a été saisie et délibère le présent avis.

⁷ Source : description du projet, p.16

⁸ « 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>

Il nécessite également une demande de permis de construire⁹ au titre du code de l'urbanisme.

1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

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, ainsi que le risque sanitaire au regard des habitations localisées à proximité du projet ainsi que le long des axes de circulation qui seront empruntés par les poids lourds ;
- le changement 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 et la prise en compte des prescriptions du règlement de la ZAC en la matière.

2. Analyse de l'étude d'impact

De manière générale, sur le fond, l'étude d'impact identifie bien l'ensemble des enjeux environnementaux liés à la réalisation du projet. Pour l'étude de la plupart de ces enjeux, elle s'appuie sur l'évaluation environnementale qui avait été menée par l'aménageur de la ZAC, ainsi que sur plusieurs études et bilans réalisés depuis, notamment par la ligue de protection des oiseaux Auvergne-Rhône-Alpes¹⁰. Néanmoins les préconisations imposées par le règlement de la ZAC en la matière, et qui s'imposent au projet, doivent être mieux identifiées dans le dossier.

Par ailleurs, plusieurs imprécisions du dossier compliquent sa lecture, en particulier l'incertitude relative aux horaires de fonctionnement de la plateforme logistique (cf paragraphe 1.2 du présent avis) ou encore les nombreux compléments apportés dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale et qui n'ont pas été insérés dans une étude d'impact actualisée.

L'Autorité environnementale recommande au porteur de projet, à des fins de lisibilité pour le public, de reprendre son dossier (étude d'impact et étude de dangers notamment), en y intégrant les différents compléments apportés au cours de la procédure d'instruction du dossier d'autorisation environnementale.

9 Le permis de construire a déjà été délivré.

10 « - Renaux A., 2019. Bilan quinquennal des actions réalisées dans le cadre du plan de gestion des corridors écologiques sur le Logiparc – Plan de gestion 2016 – 2020. Ligue pour la Protection des Oiseaux Auvergne Rhône-Alpes, 51p. ;

- Renaux A., 2019. Rapport d'activité 2019 : Plan de gestion 2017 – 2020 des corridors écologiques et des mesures compensatoires du Logiparc. Ligue pour la Protection des Oiseaux Auvergne Rhône-Alpes, 31p. ;

- Renaux A., 2019. Suivis naturalistes des Corridors écologiques du Logiparc – Suivi de l'avifaune – Année 2019 – 3ème année de suivi. Ligue pour la Protection des Oiseaux Auvergne Rhône-Alpes, 36p.

- Renaux A., 2019. Suivis naturalistes des corridors écologiques du Logiparc - Suivi des communautés d'Amphibiens. LPO Auvergne-Rhône-Alpes, 35p. ;

- Création d'un bâtiment logistique emprise n°1 – LOGIPARC 03 à Montbeugny, Etude géotechnique de conception, Phase Avant-projet, ALPHA BTP, 2020. » Source : Dossier

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet de plateforme multimodale comprenant huit cellules de stockage de matières dangereuses présenté par la société Concerto Développement sur la commune de Montbeugny (03)

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

2.1.1. Cadre de vie

Le dossier rappelle que les habitations isolées les plus proches sont localisées à environ 300 m au nord du terrain d'assiette du projet. Il localise également les établissements sensibles¹¹ et met en évidence qu'aucun n'est situé à proximité immédiate du site.

En termes de **trafic routier**, la localisation stratégique de la ZAC, au croisement de plusieurs infrastructures de transport importantes est bien présentée. Ces infrastructures sont notamment la route nationale 7, qui traverse l'Allier et la France selon un axe nord-sud, et la 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).

Cependant, la ZAC n'est pas immédiatement localisée en bordure de ces voiries auxquelles elle est reliée notamment par la route départementale 12 dont le dossier indique qu'elle « est vouée à devenir un axe important de circulation du fait de l'aménagement du LOGIPARC 03 » et qu'« un recalibrage de la RD12 entre le contournement Est de Moulins (giratoire avec la RD526) et le LOGIPARC 03 a été effectué afin de supporter l'augmentation du trafic »¹². Il précise également que la traversée de Montbeugny par la RD12 est interdite aux poids lourds et indique ainsi les itinéraires à emprunter pour rallier la ZAC via le contournement est de Moulins. Il présente par ailleurs correctement les données de trafic routier incluant les pourcentages de poids lourds sur les routes nationales et départementales les plus proches¹³.

L'étude d'impact souligne l'existence d'un embranchement ferroviaire sur la ZAC la raccordant à l'« axe fret ferroviaire Nantes Lyon Turin / Chalon Francfort »¹⁴, celle du canal latéral à la Loire qui est navigable à une vingtaine de kilomètres à l'est rejoignant « un grand nombre de voies navigables » et « permettant la navigation de bateaux de gabarit de catégorie 1, d'une longueur maximum de 38,50 m et d'une largeur maximum de 5,05 m » et enfin celle toute proche de l'aérodrome de Moulins-Montbeugny permettant « l'exploitation d'avions de type BAe 146/200 dont la capacité d'emport est de 78 m³ et de 10 tonnes. » En revanche, il ne fournit pas de données quant au trafic empruntant ces infrastructures non routières.

Sur le thème de la **qualité de l'air**, le dossier se fonde sur les mesures d'une station¹⁵ 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 éloignée du site¹⁶. Ainsi, le contexte du site en termes de qualité de l'air et de données aérologiques mériterait d'être caractérisé plus précisément.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser des mesures de la qualité de l'air et des relevés anémométriques à proximité du projet.

L'Autorité environnementale constate également que les références utilisées dans le dossier pour caractériser la qualité de l'air ne sont pas à jour des dernières recommandations de l'organisation

11 Écoles par exemple

12 Source : EI, p.181

13 cf EI, p.123 à 126

14 Cf EI, p.127

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

16 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.

mondiale de la santé (OMS)¹⁷ puisque le dossier se fonde sur l'article R. 221-1 du code de l'environnement. Le dossier considère ainsi une absence de problématique en termes d'oxydes d'azotes alors que la concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote est de 10 µg/m³ ce qui est déjà supérieur aux valeurs limites préconisées par l'OMS. Par ailleurs, le dossier met en évidence une problématique en matière d'ozone, avec des périodes importantes de pics enregistrés par la station de mesures de Moulins.

L'Autorité environnementale recommande d'actualiser la caractérisation de la qualité de l'air locale au regard des dernières préconisations de l'OMS en la matière.

Malgré ces éléments et la nature du projet potentiellement générateur d'une pollution atmosphérique supplémentaire, le dossier conclut de manière surprenante qu'il n'y a « *pas d'enjeu identifié concernant le climat et la qualité de l'air*¹⁸ ».

L'Autorité environnementale recommande de réviser à la hausse l'enjeu lié au projet en matière de qualité de l'air et de changement climatique.

Concernant le **contexte sonore**, le dossier rappelle l'influence de l'aérodrome voisin dont les alentours font l'objet d'un plan d'exposition au bruit qui n'atteint cependant pas le site du projet. En revanche, il ne présente pas d'état initial de l'environnement acoustique au droit des zones à émergence réglementée (ZER¹⁹) les plus proches.

Afin de constituer une base à l'évaluation des nuisances sonores potentiellement générées par le projet, l'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des mesures du contexte sonore au droit des zones à émergence réglementée les plus proches du site.

Enfin, en termes de **paysage**, l'étude d'impact décrit le contexte agricole de cultures et de haies bocagères désormais occupé par les aménagements liés à la ZAC, mais fournit peu de photographies pertinentes illustrant la situation depuis les zones aux plus forts enjeux telles que les habitations les plus proches²⁰.

L'Autorité environnementale recommande de mieux caractériser l'enjeu paysager par la production de prises de vue depuis les habitations les plus proches ou les zones régulièrement fréquentées par le public les plus proches autres que les routes.

17 <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, p.138

19 « zones à émergence réglementée :

- l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, existant à la date de l'arrêté d'autorisation de l'installation et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse) ;
- les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de l'arrêté d'autorisation;
- l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers qui ont été implantés après la date de l'arrêté d'autorisation dans les zones constructibles définies ci-dessus et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse), à l'exclusion de celles des immeubles implantés dans les zones destinées à recevoir des activités artisanales ou industrielles. » Source : Arrêté du 23/01/97 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement

20 Le document complémentaire intitulé « impacts paysagers cumulés » du 13 octobre 2021, fournit quelques illustrations complémentaires intéressantes depuis les voiries alentours, mais toujours aucune prise de vue depuis les habitations les plus proches.

2.1.2. Ressource en eau

Concernant les **eaux souterraines**, le dossier rappelle la localisation du site au droit de la masse d'eau des « *Sables, argiles et calcaires du bassin tertiaire de la Plaine de la Limagne* » dont l'état chimique et quantitatif était bon en 2015 d'après le Sdage²¹ Loire-Bretagne. Cependant, il ne précise pas si c'est toujours le cas au regard du Sdage en cours de révision pour la période 2022-2027 ce qui permettrait de mieux qualifier l'enjeu. Il n'indique pas non plus si les récentes périodes de sécheresse intense dans le département de l'Allier ont pu remettre en cause ces données.

Le dossier rappelle que les études menées dans le cadre de la création de la ZAC en 2010 ont mis en évidence la présence de nappes isolées dans le secteur et seuls deux piézomètres sur 40 implantés à des profondeurs dépassant 5 mètres de profondeur ont permis de montrer la présence d'eaux souterraines à partir de 2,5 mètres de profondeur au nord-est de la ZAC. Le dossier actualise ces données en indiquant qu'au droit du site du projet, des eaux souterraines ont été détectées à partir de 10 mètres de profondeur.

Il indique également qu'il n'y a pas de périmètre de protection de captage des eaux pour la consommation humaine sur la commune de Montbeugny.

Le périmètre de la ZAC est situé en tête du bassin versant de l'Ozon, affluent de l'Acolin, lui-même affluent de la Loire. On y trouve des cours d'eau intermittents barrés par des étangs. Cependant, le dossier note l'absence d'**eaux superficielles** au droit du site du projet.

2.1.3. Milieux naturels et biodiversité

Le site du projet est localisé au sein de la Znieff de type 2²² de la Sologne Bourbonnaise²³, mais en dehors des sites Natura 2000. Par ailleurs, l'étude d'impact indique l'absence de zone humide sur le terrain et en périphérie immédiate. Elle indique également que le site est localisé en dehors des réservoirs de biodiversité²⁴ et des corridors écologiques²⁵ identifiés par le Sradet²⁶ Auvergne-Rhône-Alpes. L'Autorité environnementale constate cependant qu'il est localisé dans ce que le

21 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

22 « 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)

23 « 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 Dompierre-sur-Besbre) et 3 communautés de communes. [...] Cette région comprise à l'est du département de l'Allier, coincée entre les vals d'Allier et de Loire, est remarquable par la diversité d'oiseaux qu'elle abrite.[...] » Source : <http://solognebourbonnaise.n2000.fr/site>

24 « Les réservoirs de biodiversité sont des espaces dans lesquels la biodiversité, rare ou commune, menacée ou non menacée, est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie (alimentation, reproduction, repos) et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Ce sont des espaces pouvant abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent, ou susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces. » Source : <http://www.trameverteetbleue.fr>

25 « Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. [...] On distingue ainsi trois types de corridors écologiques : les corridors linéaires (haies, chemins et bords de chemins, ripisylves, bandes enherbées le long des cours d'eau...), les corridors discontinus (ponctuation d'espaces-relais ou d'îlots-refuges, mares permanentes ou temporaires, bosquets...), les corridors paysagers (mosaïque de structures paysagères variées). » Source : <http://www.trameverteetbleue.fr>

26 Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

projet de plateforme multimodale comprenant huit cellules de stockage de matières dangereuses présenté par la société Concerto Développement sur la commune de Montbeugny (03)

Sraddet qualifie d'« *espaces perméables liés aux milieux terrestres* » et d'« *espaces perméables relais* ». Ainsi, pour l'Autorité environnementale, la conclusion du dossier sur l'absence d'enjeu vis-à-vis de la trame verte et bleue²⁷ doit être corrigée. Il comporte par exemple un linéaire de 430 mètres de haies anciennes comportant des arbres de hauteur importante et pour lesquels les derniers inventaires de suivi menés par la LPO ont mis en évidence un enjeu en matière de biodiversité²⁸. Ils ont notamment permis de mettre en évidence la fréquentation du site par 36 espèces d'oiseaux, dont 28 espèces protégées et de nombreux nicheurs, ainsi que par la Laineuse du prunellier²⁹. Le site n'est donc pas dénué d'intérêt en termes de biodiversité comme certaines conclusions du dossier pourraient le laisser penser, lesquelles nécessitent d'être corroborées par des inventaires complets et précis sur le périmètre du projet.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser des inventaires naturalistes, notamment au niveau des haies, et de réexaminer en conséquence les enjeux du site en matière de biodiversité .

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

La principale justification présentée par le dossier concernant la réalisation du projet est la localisation stratégique du terrain d'assiette au croisement de plusieurs voies routières d'importance, au centre de la France, ainsi qu'à proximité d'une voie ferrée à laquelle la ZAC sera embranchée. Cependant, le dossier développe quasi uniquement la possibilité d'un transport de marchandises par poids lourds dans l'étude d'impact. Il ne présente aucune répartition des flux de transport de marchandises liés au projet entre les poids lourds, le train, voire encore l'avion alors qu'il met l'accent également sur l'intérêt d'être situé à proximité d'un aéroport³⁰.

L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier l'intérêt de la localisation du projet à proximité d'un embranchement ferroviaire en présentant la répartition du transport des marchandises liées au projet, entre les modes routiers et ferroviaires.

Le porteur de projet justifie par ailleurs la nécessité de cet entrepôt logistique par un « *besoin du marché* »³¹ en bâtiments répondant aux normes de la directive Seveso, ainsi que par la possibilité de réaliser ce type d'établissement dans cette ZAC dans un contexte de vigilance accrue des pouvoirs publics sur ce type d'installations à la suite de l'incident de l'entreprise Lubrizol à Rouen. Cependant, il n'apporte pas de précisions sur les secteurs économiques qui auraient réellement besoin d'un tel bâtiment, d'autant qu'il indique également que « *ce projet peut aussi être « non SEVESO » si une opportunité venait à se présenter pour satisfaire une demande d'un client plus standard. La situation est de ce fait souple et adaptable, minimisant un risque de trop forte spécia-*

27 « *La trame verte et bleue (TVB) est une démarche qui vise à maintenir et à reconstituer un réseau d'échanges pour que les espèces animales et végétales puissent, comme l'homme, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer... et assurer ainsi leur cycle de vie. La trame verte et bleue porte l'ambition d'inscrire la préservation de la biodiversité dans les décisions d'aménagement du territoire, contribuant à l'amélioration du cadre de vie et à l'attractivité résidentielle et touristique.* » Source : <https://www.ecologie.gouv.fr>

28 « *Les nouvelles données recueillies par la Ligue de Protection des Oiseaux d'Auvergne-Rhône-Alpes, dans la mise à jour des données d'inventaires naturalistes sur le Logiparc 03 réalisée en juillet 2021, ont permis de mettre en évidence les enjeux écologiques complémentaires suivants :*

- *Présence de la Laineuse du prunellier (Eriogastère catax) : un nid observé dans la haie traversant le site*

– *Les haies présentes sur l'emprise du projet présentent un enjeu modéré* » Source : mémoire en réponse produit par le porteur de projet dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale, p.55/66

29 Papillon nocturne

30 « *Ce foncier s'inscrit dans la ZAC de MONTBEUGNY, le LOGIPARC 03, et jouxte un aéroport sur lequel peuvent se poser des avions de type BA146, avec une piste de 1 300 m de long.* » Source : Dossier

31 Cf RNT, p.27

lisation. » Ainsi, pour l'Autorité environnementale, la justification de la nécessité du projet et de la consommation d'espaces induite par celui-ci est insuffisante. Le dossier ne décrit pas comment le projet s'inscrit dans l'objectif national de « *zéro artificialisation nette* » des territoires décliné dans l'instruction interministérielle du 29 juillet 2019³² et repris dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Auvergne-Rhône-Alpes et dans la loi Climat et résilience.

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 existant à l'échelle de l'agglomération de Moulins.

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

2.3.1. Cadre de vie

L'étude d'impact évalue en premier lieu les incidences de la réalisation du projet sur le cadre de vie en phase de travaux, et notamment l'impact de l'activité des engins de chantier en termes d'émissions de polluants atmosphériques et de poussières, ainsi qu'en termes de nuisances sonores générées. Des mesures sont envisagées afin de minimiser ces incidences, avec notamment le réemploi dans le cadre des terrassements d'un maximum de matériaux excavés sur le site afin de réduire les allées et venues de poids lourds ou encore l'arrosage des zones de chantier en périodes sèches afin d'éviter l'envol de poussières.

En phase de fonctionnement du site, en termes de **trafic routier**, le dossier prévoit que l'entrepôt sera générateur d'allées et venues de 150 poids lourds par jour et de 250 véhicules légers. En revanche, il ne donne aucun détail en termes de trafic ferroviaire, voire aérien, alors qu'il évoque par ailleurs cette éventualité.

L'Autorité environnementale recommande de préciser le trafic ferroviaire et aérien susceptible d'être généré par le projet.

L'étude d'impact précise que l'accès au site se fera via la RD12 depuis le contournement est de Moulins. Cette portion de la route départementale a été récemment recalibrée pour supporter le trafic généré par la ZAC. L'accès depuis la RCEA se fera donc également selon cet itinéraire puisque la traversée du bourg de Montbeugny par les poids lourds est interdite. Le dossier conclut ainsi que « *l'itinéraire qui sera emprunté (notamment par les poids lourds) permettra de ne pas engendrer de nuisances significatives pour les riverains.* » L'Autorité environnementale constate cependant que la portion de route départementale 12 permettant l'accès au site est bordée d'habitations isolées. Or le dossier prévoyant une augmentation de 2,9 % de poids lourds sur cette route déjà très fréquentée³³, il n'apparaît pas possible de conclure à ce stade à une absence d'incidences sur les riverains, sans plus d'analyse des évolutions successives de la circulation sur cet axe en particulier depuis la création de la Zac.

L'Autorité environnementale recommande de revoir les conclusions relatives à une absence de nuisances liées au trafic routier pour les riverains de la route départementale 12.

³² <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/44820>

³³ Pour un total de 4354 véhicules/jour dont 8,6 % PL, source : dossier Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes projet de plateforme multimodale comprenant huit cellules de stockage de matières dangereuses présenté par la société Concerto Développement sur la commune de Montbeugny (03)

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 alimentée en gaz³⁴, et surtout aux rejets des véhicules. Il indique cependant que « *le trafic routier imputable au futur établissement de la société CONCERTO de Montbeugny ne sera pas de nature à modifier significativement la qualité de l'air dans le secteur d'implantation au vu du trafic déjà existant à proximité* », ne prenant en compte que les émissions des véhicules au niveau du site. 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 qui souffre par ailleurs d'une absence d'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air. Pour l'Autorité environnementale, ce type de bilan doit ajouter les émissions envisagées du fait du projet aux paramètres actuels présentés dans l'état initial de l'environnement, et doit être confronté aux recommandations de l'OMS en la matière. Ainsi la conclusion de l'**évaluation des risques sanitaires** (ERS) relative à une absence de risque³⁵ apparaît insuffisamment fondée.

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 au fonctionnement de la centrale de traitement de l'air en toiture du bâtiment logistique ainsi qu'au chargement et au déchargement des poids lourds au niveau des quais. Le dossier indique que la réglementation en termes d'émergences sonores sera respectée et considère que la distance vis-à-vis des habitations les plus proches suffit à conclure à une absence d'impact. Pourtant, aucune étude acoustique évaluant l'émergence sonore du projet au droit de ces habitations et qui tiendrait compte notamment des paramètres aérologiques ne vient à l'appui de ces conclusions. Par ailleurs, 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 en période nocturne.

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'exploitera³⁶.

L'Autorité environnementale recommande de justifier par des études appropriées, de l'absence de nuisances sonores et lumineuses pour les habitations les plus proches en particulier en période nocturne.

34 « *Une chaufferie d'une puissance de 18 MW sera installée sur le site. Cette chaufferie sera alimentée en gaz propane, ce qui garantit des rejets limités à l'atmosphère. En tout état de cause, les installations seront soumises aux valeurs limites d'émissions définies à l'arrêté ministériel du 03 août 2018. Le respect de ces valeurs sera garanti par les mesures de rejet que se doit de réaliser l'exploitant.* » Source : dossier

35 Cf EI, p.192

36 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.* »

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet de plateforme multimodale comprenant huit cellules de stockage de matières dangereuses présenté par la société Concerto Développement sur la commune de Montbeugny (03)

Enfin, en termes d'**incidences paysagères**, l'aspect du projet est principalement décrit par l'étude d'impact de manière littérale. Elle indique que le règlement de la ZAC sera respecté, en particulier concernant la végétalisation du lot³⁷. Cette description est complétée par les insertions paysagères d'un document complémentaire³⁸ lesquelles ne sont pas réalisées depuis les points de vue les plus pertinents, tels que les habitations les plus proches par exemple.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des photo-montages réalisés depuis des points de vue pertinents, tels que les habitations les plus proches ou des lieux susceptibles d'être fréquentés régulièrement par le public autrement qu'en voiture.

2.3.2. Ressource en eau

En phase de travaux, le porteur de projet prévoit une série de mesures classiques pour éviter les risques de pollution des sols et des eaux. Il s'agit notamment de l'entretien et du ravitaillement des véhicules de chantier sur des sites dédiés, de leur inspection régulière ainsi que de la réalisation de fossés drainants pour la gestion des eaux pluviales dès le début du chantier, et du bassin de rétention « *dès que possible* ». Par ailleurs, les installations sanitaires de chantier seront raccordées au réseau de gestion des eaux usées de la ZAC. Pour l'Autorité environnementale, ces mesures apparaissent adaptées, même s'il conviendrait de définir précisément quand sera mis en service le bassin de rétention des eaux pluviales.

En phase d'exploitation, l'eau consommée par le projet sera issue du réseau public. Il n'y aura aucun prélèvement privé dans les eaux souterraines. Le dossier précise que les eaux usées sanitaires et les eaux pluviales seront collectées séparément. Elles seront rejetées respectivement vers les réseaux de la ZAC les concernant.

Les **eaux pluviales** transiteront au préalable par un séparateur d'hydrocarbures puis dans un bassin étanche de 3 900 m³ et seront ensuite orientées vers un fossé longeant la RD286 à l'est de la ZAC. Le dossier présente en annexe une note de gestion des eaux pluviales qui présente bien les modalités du dimensionnement du bassin de rétention des eaux pluviales. Le volume finalement retenu est celui des eaux d'extinction d'un éventuel incendie, ce volume étant plus important que celui des eaux pluviales susceptibles de devoir être gérées sur le site³⁹.

Les **eaux usées sanitaires** seront orientées vers la station d'épuration de la ZAC qui doit être réalisée avant l'entrée en fonctionnement du projet. Le dossier indique que celle-ci sera dimensionnée pour « *traiter 2 000 EH, dont 1 000 EH correspondant aux rejets d'eaux industrielles* »⁴⁰, le projet devant quant à lui générer un équivalent en eaux usées journalières de 150 habitants et aucun rejet d'eaux usées industrielles n'est annoncé.

L'Autorité environnementale recommande de préciser les modalités de traitement des eaux de lavage éventuelles du site. Elle recommande également de fournir des précisions sur l'état d'avancement du projet de station d'épuration et sur les délais et engagements pris

37 « *Les objectifs du projet paysager consistent :*

- à paysager qualitativement la périphérie des zones de stationnement VL par des plantations d'arbres de haute tige ;
- à planter au maximum d'arbres et d'arbustes les limites Est et Ouest de la parcelle ;
- à bénéficier de l'écran formé par le merlon en limite Nord de la parcelle ;
- à planter les espaces interstitiels des infrastructures d'arbres et arbustes. »

38 document « *impacts paysagers cumulés* » du 13 octobre 2021

39 Cf EI, p.172

40 Cf EI, p.172-173

par l'aménageur⁴¹ de la zone d'activité économique pour sa réalisation et de présenter les mesures prises si ce calendrier était incohérent avec la mise en exploitation de la plateforme logistique.

Concernant les éventuels déversements de produits dangereux qui seraient stockés sur le site, et dont le dossier ne précise pas la nature, il indique la prise de « *précautions nécessaires* » conformément à la réglementation, là encore en ne donnant que peu de détails sur la nature de ces mesures si ce n'est qu'elles concernent les sujets suivants : « *conception du site, consignes aux personnels et aux chauffeurs, moyens de lutte contre l'incendie, dispositifs de rétention* ». Il est néanmoins précisé que les liquides dangereux seront stockés dans des lieux imperméabilisés et seront entreposés sur des rétentions devant prévenir une éventuelle fuite. Le dossier conclut alors à une absence d'impact sur les eaux du fait de ces mesures.

L'Autorité environnementale recommande de détailler les mesures annoncées pour éviter une quelconque pollution des sols ou des eaux par les produits dangereux stockés sur le site dont le danger devra par ailleurs être précisé ainsi que les filières d'évacuation.

2.3.3. Milieux naturels et biodiversité

Le projet impliquera la destruction de la haie susceptible d'abriter des espèces d'oiseaux à enjeux, des chiroptères, ainsi que la Laineuse du prunellier. Pour réduire l'impact sur ces espèces, le porteur de projet prévoit plusieurs mesures de réduction telles que l'adaptation des travaux au cycle écologique des espèces fréquentant le site, ou encore le choix d'éclairages limitant la pollution lumineuse nocturne. Il prévoit également des mesures compensatoires avec notamment la plantation d'un linéaire de haies de prunelliers et d'aubépines d'une longueur équivalente à celle détruite.

Par ailleurs, il prévoit de respecter l'ensemble des préconisations « écologiques » faites par l'aménageur de la ZAC et indique être en concertation avec la ligue pour la protection des oiseaux (LPO) pour définir la meilleure façon de mettre en œuvre ces mesures. Pour l'Autorité environnementale, la prise en compte de la biodiversité par le projet n'appelle pas de remarques.

2.3.4. Bilan carbone

Le dossier présente un bilan carbone du projet en phase d'exploitation, sans prendre en compte la phase de travaux, et aboutit à un bilan annuel proche de 11 500 t eq CO₂ / an. Celui-ci prend en compte le fonctionnement de la chaudière du site, la circulation des poids lourds, ainsi que celle des véhicules des salariés. Plusieurs hypothèses de calculs sont retenues telles qu'une distance de 359 kilomètres⁴² par poids lourds et par jour, et de 40 kilomètres⁴³ par jour pour les trajets domicile/travail des salariés. Si ces hypothèses n'appellent pas de remarque particulière, l'Autorité environnementale constate en revanche que l'usage du train pour le transport de marchandises n'est plus envisagé, ni celui des transports en commun pour les salariés pourtant évoqué également dans le dossier.

41 Moulins Communauté a transféré par délibération en date du 21 octobre 2016 le contrat de concession à Moulins Habitat, devenu ÉVOLÉA et l'a nommé Concessionnaire Aménageur du LOGIPARC 03 jusqu'au terme de la concession.

42 « *Distance moyenne parcourue quotidiennement par les conducteurs en 2017 (source : Rapport « La durée de service des conducteurs routiers de fret poids lourds en 2017 - www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr – décembre 2018* » cf EI, p.199

43 « correspondant à la distance moyenne retenue dans le tableur Bilan Carbone ® version 8.42 pour un trajet domicile travail en périphérie rurale, multiplié par deux trajets » Source : dossier

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet de plateforme multimodale comprenant huit cellules de stockage de matières dangereuses présenté par la société Concerto Développement sur la commune de Montbeugny (03)

Par ailleurs, les grandes surfaces de toiture du bâtiment envisagé apparaissent propices à l'implantation de panneaux photovoltaïques⁴⁴ qui pourraient permettre de réduire le bilan carbone du projet dont les activités généreront inévitablement d'importantes quantités de gaz à effet de serre.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le bilan carbone du projet la phase de travaux et l'usage du train et des transports en commun évoqués par ailleurs dans le dossier et de justifier le choix retenu de ne pas implanter de panneaux photovoltaïques en toiture du bâtiment.

2.4. Dispositif de suivi proposé

Le dossier prévoit que « *des analyses des rejets aqueux et atmosphériques devront être réalisées régulièrement dans le cadre de l'application des dispositions de l'arrêté préfectoral du site. Ces mesures devront être réalisées par un bureau d'études compétent et selon les référentiels en vigueur* »⁴⁵. Cependant, il n'apporte aucune précision concernant les modalités de ces mesures, ni concernant leur fréquence. Les mesures correctives prises en cas d'anomalie ne sont pas indiquées.

L'Autorité environnementale recommande de préciser les modalités du suivi concernant l'entretien du séparateur d'hydrocarbures et les rejets aqueux et atmosphériques du site, ainsi que la fréquence de ces suivis et les mesures correctives envisagées en cas de constat d'une anomalie.

Le dossier ne prévoit en revanche aucun suivi en matière de nuisances sonores générées par le site, ni de contrôle de la pérennité des mesures envisagées en matière de biodiversité.

L'Autorité environnementale recommande d'élargir le dispositif de suivi prévu à la mise en œuvre et à l'efficacité de l'ensemble des mesures d'évitement, réduction et compensation et en particulier en matière de bruit et de biodiversité.

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

Le résumé non technique de l'étude d'impact reprend bien l'ensemble des éléments présentés dans le dossier et comprend donc les mêmes manques. Par ailleurs, il aurait pu être plus abondamment illustré pour faciliter sa lecture par le public.

L'Autorité environnementale recommande de mieux illustrer le résumé non technique de l'étude d'impact et de prendre en compte dans celui-ci les recommandations du présent avis.

3. Étude de dangers

Le dossier rappelle que « *l'établissement sera classé SEVESO Seuil Haut. De ce fait, les risques industriels en seront augmentés localement.* » Il comporte une **étude de dangers**, qui évalue notamment la probabilité de survenue et les conséquences de différents scénarios dont les risques d'écoulements accidentels de produits stockés, d'incendie, d'explosion ou encore de dispersion d'un nuage toxique. Du fait des mesures envisagées telles que l'interdiction de stockage de pro-

⁴⁴ La loi Climat résilience prévoit de nouvelles exigences à travers son article 101 pour végétaliser des toitures ou installer des panneaux photovoltaïques sur divers types de bâtiments.

⁴⁵ Cf EI, p.223

duits à forte volatilité⁴⁶ dont les effets toxiques sortent du site en cas d'épanchement, les phénomènes les plus probables finalement étudiés sont l'incendie généralisé des différentes cellules de stockage, et l'inflammation/explosion d'une cuve de propane.

Ces risques sont finalement qualifiés d'acceptables par l'étude de dangers compte tenu de leurs conséquences potentielles et de la probabilité de leur survenue. L'étude prévoit par ailleurs plusieurs mesures pour les éviter telles que des moyens automatisés de détection et d'extinction (sprinklage), des parois coupe-feu entre les cellules du bâtiment, ou encore la formation du personnel pour faire face à ce type d'évènements⁴⁷. Néanmoins, certains des effets de ces incidents dépassant le périmètre du site, le porteur de projet sollicite la mise en application d'une servitude d'utilité publique qui devra être prise en compte par les porteurs de projets qui s'implanteraient sur les lots voisins (mesures constructives voire interdiction de construction à proximité immédiate des limites du lot objet du présent projet).

Si ces éléments n'appellent pas de remarque, l'Autorité environnementale observe que l'étude de dangers se focalise sur les accidents potentiels au droit du site mais n'évoque pas les risques inhérents aux transports de matières dangereuses depuis et à destination du site.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une évaluation des risques générés par la circulation de poids lourds transportant des produits toxiques et/ou inflammables depuis et à destination du site.

En outre, le dossier ne fait pas état du retour d'expérience récent des services de secours⁴⁸ relatif à des incendies sur des plateformes de même type ayant démontré que les études faites, en conformité avec la réglementation en vigueur, avaient sous-estimé la durée du sinistre, le volume et la pression d'eau nécessaires à la maîtrise de l'incendie, le périmètre concerné par le panache de fumée et ayant nécessité des mesures de sauvegarde de la population et des activités.

L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire et à l'Inspection des installations classées pour la protection de l'environnement de tenir compte des retours d'expérience récents des services de secours dans l'évaluation des risques d'incendie et le dimensionnement des mesures à prendre et de les intégrer au dossier.

46 Notamment fluorure d'hydrogène, acide cyanhydrique, isoprène, propylèneimine, chloroformiate de méthyle, diméthylmercure, acide thioglycolique chloracétone, 1,1,2,2-Tétrachloroéthane. Source : compléments de décembre 2021 p.20

47 Cf étude de dangers, p.338

48 Le sinistre survenu le 24 août 2018 au sein d'un entrepôt de stockage de pneumatiques dans la Drôme a mis en évidence plusieurs difficultés auxquelles le SDIS de l'Allier serait également confronté en cas de sinistre sur le bâtiment, objet de ce dossier.

Le retour d'expérience publié par le SDIS 26, l'article publié dans le mensuel « Face au risque » (édition janvier 2019) mais également les retours d'expériences de feux de bâtiments industriels similaires révèlent :

- des durées de sinistres prévisibles largement supérieures à celles modélisées : 6,5 heures environ pour maîtriser le sinistre dans la Drôme,
- des besoins en eau supérieurs au plafond imposé par la réglementation. Dans le cas du feu de cellule cité en référence, le débit maximum a atteint environ 1 000 m³/h,
- des panaches de fumées nécessitant des mesures de sauvegarde de la population et des impacts sur les activités économiques voisines allant bien au-delà des distances annoncées dans les études de dangers.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

projet de plateforme multimodale comprenant huit cellules de stockage de matières dangereuses présenté par la société Concerto Développement sur la commune de Montbeugny (03)