



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur la plateforme logistique de la société
Pitch Promotion sur la commune de La Boisse (01)**

Avis n° 2021-ARA-AP-1245

Avis délibéré le 20 décembre 2021

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 11 décembre 2021 que l'avis sur la plateforme logistique de la société Pitch Promotion sur la commune de La Boisse (01) serait délibéré collégalement par voie électronique entre le 17 et le 20 décembre 2021.

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Jean Paul Martin, 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 20 octobre 2021, 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 consultés et ont transmis leur(s) contribution(s) en date(s respectivement) du 24 et 30 novembre 2011.

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

L'opération, objet du présent avis, est située dans la zone d'aménagement concerté « ZAC » des Goucheronnes d'une superficie d'environ 18 ha, sur la commune de La Boisse dans l'Ain. Il consiste à implanter une plateforme logistique constituée de deux bâtiments logistiques (de 24 696 et 30 617 m²) et de bureaux. Le volume total de marchandises pouvant être stocké est de 740 720 m³. Le projet inclut également des parkings, voiries, espaces verts autour des bâtiments, ainsi que des panneaux photovoltaïques sur les toits des bâtiments. La superficie du site, correspondant à trois des cinq lots de la ZAC, est de 11,3 ha.

Les produits stockés dans les entrepôts seront des produits de grande consommation tels que des biens de la grande distribution, de l'industrie cosmétique, de la parapharmacie, de l'industrie manufacturière ou de l'ameublement. La nature exacte des produits n'est pas connue, l'utilisateur final de l'entrepôt n'étant pas déterminé à ce jour.

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

- les milieux naturels et la biodiversité au regard de la présence de plusieurs espèces protégées, en particulier d'avifaune ;
- les nuisances sonores, compte-tenu de l'environnement bruyant et de la présence d'habitations en limite sud du site ;
- la qualité de l'air, le projet étant générateur d'un trafic important ;
- le climat, du fait des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet et de la baisse de captation de carbone par artificialisation des sols.

L'Autorité environnementale recommande de présenter l'étude d'impact actualisée de la Zac au vu des évolutions de sa programmation, de son état d'avancement, de l'évolution de l'environnement le cas échéant. L'étude d'impact fournie dans le dossier se focalise sur l'opération que constitue la plateforme logistique et ne couvre donc qu'un pan de l'étude d'impact actualisée de la Zac attendue.

Les enjeux et impacts relatifs aux milieux naturels et à la biodiversité ne sont pas abordés à l'échelle de l'opération. Le dossier présenté se contente de reprendre pour cette thématique le dossier de réalisation de la ZAC sans l'actualiser. De même, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts qui sont citées dans le dossier sont celles prévues dans le cadre de l'autorisation de la ZAC. Par ailleurs, ces mesures sont peu détaillées et le dossier ne précise pas qui, de l'aménageur de la ZAC ou du pétitionnaire, les mettra en place. En l'état, le dossier ne permet pas de s'assurer de l'absence d'impact significatif résiduel sur les milieux naturels et la biodiversité.

Le dossier présente également des lacunes en termes d'évaluation des nuisances sonores et des impacts du projet sur la qualité de l'air. Concernant ce dernier point, le dossier n'aborde pas la possibilité d'utiliser le transport ferroviaire alors que le projet est situé à proximité d'une ligne de TER et à proximité immédiate du futur contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, ce qui n'est pas compréhensible dans un contexte de nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'engagements nationaux relatifs à la neutralité carbone. Le dossier ne fournit d'ailleurs pas de bilan carbone de l'opération.

Pour l'Autorité environnementale, des compléments de dossier sur ces divers points sont donc nécessaires.

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 de l'opération.....	5
1.3. Procédures relatives à l'opération.....	7
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	7
2. Analyse de l'étude d'impact.....	7
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	8
2.1.1. Milieux naturels et biodiversité.....	8
2.1.2. Nuisances sonores.....	9
2.1.3. Qualité de l'air.....	10
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	11
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	12
2.3.1. Milieux naturels et biodiversité.....	12
2.3.2. Nuisances sonores.....	13
2.3.3. Qualité de l'air et trafic.....	14
2.3.4. Émissions de gaz à effet de serre et changement climatique.....	15
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	15
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	16
3. Étude de dangers.....	16

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

Le projet objet du présent avis est présenté par la société Pitch Promotion. Il est situé dans la zone d'aménagement concerté « ZAC » des Goucheronnes sur la commune de La Boisse dans l'Ain, et il occupe la majeure partie de la surface de cette ZAC (soit environ 11,3 ha sur les 18 ha). Il est localisé à une quinzaine de kilomètres au nord-est de l'agglomération de Lyon, le long de l'autoroute A42 et à proximité immédiate du tracé du futur contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

La ZAC des Goucheronnes a fait l'objet d'une autorisation environnementale (avec un volet loi sur l'eau et un volet dérogation espèces protégées) délivrée le 25 février 2020¹.



Figure 1 : Localisation du projet (entouré en rouge) dans son environnement lointain (Source : Géoportail et MRAe)

1.2. Présentation de l'opération

L'aménagement présenté par la société Pitch Promotion, qui s'insère dans le projet global de la ZAC des Goucheronnes, consiste à implanter une plateforme logistique constituée d'un bâtiment A

1 L'Autorité environnementale a, faute de moyens, rendu un avis tacite le 25 novembre 2018 sur le projet de ZAC.
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
la plateforme logistique de la société Pitch Promotion sur la commune de La Boisse (01)
Avis délibéré le 20 décembre 2021

accueillant des bureaux (de $2 \times 602 \text{ m}^2$ en R+1) et de deux bâtiments logistiques B et C (de $24\,696$ et $30\,617 \text{ m}^2$) avec pour chacun des bureaux et locaux sociaux accolés de $2 \times 400 \text{ m}^2$ environ en R+1. Le volume total de marchandises qui peut être stocké est de $740\,720 \text{ m}^3$.

L'autorisation environnementale de la ZAC en date du 25 février 2020, se réfère à un projet comprenant 3 secteurs opérationnels:

- un parc technique et logistique: îlots B et C – surface de plancher de $51\,178 \text{ m}^2$ – situé le long de l'autoroute A42 ;(ce qui est inférieur à la surface de l'opération présentée)
- un parc d'activités: îlots A, E et F – surface de plancher de $9\,211 \text{ m}^2$;
- un parc d'activités tertiaires: îlot D – surface de plancher de $7\,028 \text{ m}^2$.

L'opération de la plateforme logistique prévoit également :

- des parkings (285 places pour véhicules légers réparties sur trois parkings, un pour chaque bâtiment) ;
- l'aménagement d'espaces verts, sur une superficie totale de $23\,898 \text{ m}^2$ (21 % de la surface du projet) ;
- la création de plusieurs bassins d'infiltration des eaux pluviales de toiture, ainsi que d'un bassin de rétention pour les eaux pluviales de voiries ;
- la pose de panneaux photovoltaïques sur le toit des bâtiments B et C (cf plan de toiture), le dossier ne précisant pas quelle surface des toits sera couverte, ni la puissance totale des installations, ni l'estimation de la quantité d'électricité pouvant être produite par ces panneaux.

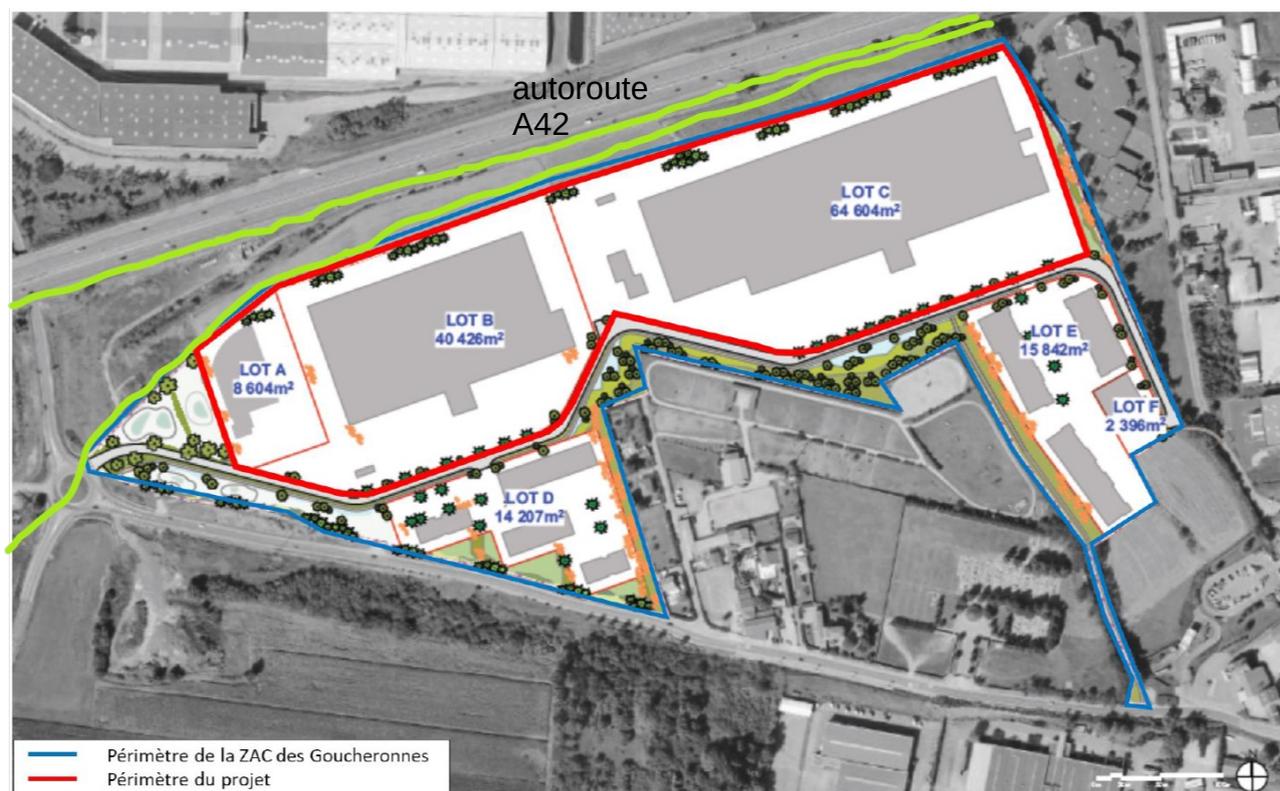


Figure 2 : Plan du projet issu du dossier de réalisation de la ZAC (plan non à jour), ajout de l'emplacement réservé pour le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise en vert (Sources : étude d'impact et MRAe)

Le dossier prévoit que l'activité sur site soit effectuée en $2 \times 8 \text{ h}$ (5 h – 22 h) et six jours sur sept, mais qu'en cas de pic d'activité, le site puisse fonctionner 24 h/24.

Le dossier précise que le stockage concerne des produits de grande consommation tels que des biens de la grande distribution, de l'industrie cosmétique, de la parapharmacie, de l'industrie manufacturière ou de l'ameublement. Il indique néanmoins que la nature des marchandises n'est pas définie, celle-ci étant amenée à évoluer en fonction des utilisateurs finaux des entrepôts, le pétitionnaire n'étant pas l'utilisateur final des bâtiments, et celui-ci n'étant pas déterminé à ce jour.

1.3. Procédures relatives à l'opération

Le projet est soumis à autorisation ICPE au titre des rubriques 1436 et 1450 (stockage de liquides de point éclair² compris entre 60 °C et 93 °C et de solides inflammables), et à ce titre à autorisation environnementale. Il est également soumis à permis de construire pour une surface de plancher totale du projet dépassant les 40 000 m², ce qui le fait entrer dans le champ de l'évaluation environnementale systématique. Le permis de construire a déjà été délivré le 1^{er} juillet 2021³.

L'Autorité environnementale a été saisie à l'occasion de la demande d'autorisation environnementale et de la demande de permis de construire nécessaires à l'opération ; cet avis répond aux deux saisines.

Il manque dans le dossier transmis pour avis à l'Autorité environnementale, les plans de façades et coupes des bâtiments qui figurent pourtant dans le bordereau des pièces du dossier de permis de construire. Ces plans doivent être joints au dossier d'enquête pour la bonne information du public.

1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

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

- les milieux naturels et la biodiversité au regard de la présence de plusieurs espèces protégées, en particulier d'avifaune ;
- les nuisances sonores, compte-tenu de l'environnement bruyant et de la présence d'habitations en limite sud du site ;
- la qualité de l'air, le projet étant générateur d'un trafic important ;
- le climat, du fait des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet et de la baisse de captation de carbone par artificialisation des sols

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact actualisée de la ZAC n'est pas fournie. C'est pourtant cette étude d'impact actualisée de la Zac au vu des évolutions de sa programmation, de son état d'avancement, de l'évolution de l'environnement le cas échéant, avec un focus sur cette opération de plateforme logistique (qui peut consister en l'étude d'impact fournie au dossier) qui aurait du être transmise pour avis. L'étude d'impact fournie dans le dossier se focalise sur l'opération que constitue la plateforme logistique et ne couvre donc qu'un pan de l'étude d'impact actualisée de la Zac attendue.

2 Température à partir de laquelle les vapeurs émises par un liquide peuvent s'enflammer au contact d'une source de chaleur

3 Annexe 2 du dossier d'autorisation environnementale. (PJ 46)

L'Autorité environnementale recommande de présenter l'étude d'impact actualisée de la Zac au vu des évolutions de sa programmation, de son état d'avancement, de l'évolution de l'environnement le cas échéant.

La description du projet et des activités prévues n'est pas suffisamment détaillée dans le document principal de l'étude d'impact⁴ auquel sont annexées des annexes cependant nombreuses et précises⁵. L'étude d'impact ne contient pas de plan général du projet lisible. Seuls figurent des extraits des plans du permis de construire à une échelle inadaptée et un plan issu du dossier de réa-lisation de ZAC, qui n'est pas à jour⁶. De plus, les aménagements annexes (voiries, bassins d'infil-trations, locaux techniques, etc.) sont présentés très sommairement, y compris dans le document décrivant en détail les bâtiments (PJ46).

L'Autorité environnementale recommande de préciser les caractéristiques du projet dans le corps de l'étude d'impact, en détaillant en particulier les aménagements annexes et en fournissant des plans permettant de visualiser leurs emplacements .

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

Cette partie de l'étude d'impact est complétée par un tableau⁷ qui hiérarchise les enjeux environ-nementaux.

2.1.1. Milieux naturels et biodiversité

Sur cette thématique, le dossier s'appuie sur un état initial et des inventaires réalisés entre avril et septembre 2017, à l'échelle de la zone d'activité⁸. Il indique que le projet est situé en dehors des zonages réglementaires de protection, à environ 1 km de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique⁹ (Znieff) de type 2 « Côtière méridionale de la Dombes » et 1,9 km de la zone Natura 2000¹⁰ « Milieux alluviaux et aquatiques du fleuve Rhône, de Jons à Anthon ». Le pro-jet est par ailleurs situé dans un espace identifié comme « espace perméable lié aux milieux ter-restres » dans l'annexe biodiversité du schéma régional d'aménagement, de développement du-urable et d'égalité des territoires (Sraddet). Il précise qu'il n'y a pas de zone humide sur l'emprise

4 Qui renvoie vers le document intitulé « PJ64-Desc._annexes_rev1 »

5 Notamment:

- Annexe 7 : Dossier graphique et notice descriptive des aménagements paysagers inclus dans la demande de per-mis de construire – Mai 2021
- Annexe 8 : Etude air-santé – EGIS – Mai 2021
- Annexe 9 : Notice de gestion des eaux pluviales et plan – HTC – Mai 2021 Note de dimensionnement des bassins – Odyssee – Septembre 2021
- Annexe 10 : Campagne de mesures acoustiques – EODD Ingénieurs Conseils –Septembre 2017
- Annexe 11 : Modélisation acoustique – Bureau Veritas – Septembre 2021
- Annexe 12 : Etude de trafic – ACC-S – Décembre 2020

6 Le dossier indique que « le positionnement des bâtiments est légèrement revu dans le dossier ICPE / PC » sans davantage de précisions

7 Page 95 de l'étude d'impact.

8 Ces inventaires ont été réalisés pour le dossier de dérogation espèces protégées lié à l'autorisation de la ZAC.

9 Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt éco-logique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

10 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codi-fiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de pro-tection spéciale (ZPS).

du site. Cette absence a été vérifiée par des prospections sur le terrain en 2017¹¹. Ces prospections ont utilisé les critères floristiques et pédologiques définis par la loi.

Plusieurs espèces protégées dont des oiseaux¹², un amphibien¹³, un insecte¹⁴, un mammifère terrestre¹⁵ et d'autres espèces à enjeu local faible à fort ont été repérées sur l'emprise de la ZAC. Le dossier présente une carte des sensibilités écologiques qui indique sur l'emprise du projet, que la sensibilité est forte au sud-ouest, sur la partie correspondant à une zone de dépôt de matériaux inertes, modérée à l'ouest et faible ailleurs.

L'enjeu relatif à la biodiversité est estimé comme fort dans le dossier, ce qui semble pertinent au regard de l'état initial et des inventaires réalisés.

2.1.2. Nuisances sonores

Le projet est situé dans un environnement bruyant, en particulier en raison de l'autoroute située en limite nord du site (A42). Il est également marqué par le bruit lié à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (à environ 15 km au sud du projet)¹⁶. Enfin, des habitations sont situées à 40 m de la limite sud du site.

Le dossier fait référence à une campagne de mesures acoustiques réalisée en septembre 2017 dans le cadre du dossier de demande d'autorisation pour la création de la ZAC et à une modélisation acoustique qui recalcule le niveau de bruit résiduel¹⁷. La campagne de mesure a été réalisée sur cinq points judicieusement répartis autour du périmètre de la ZAC¹⁸, mais sur une période de temps courte (une journée et une nuit) et avec des conditions météorologiques défavorables à la propagation du bruit (donc des conditions qui tendent à sous-estimer le niveau de bruit réel). Le résultat de cette campagne indique que le niveau de bruit résiduel est très élevé¹⁹, notamment à proximité immédiate des habitations, et marqué par les différentes infrastructures (autoroute, aéroport, voie d'accès en limite sud de la ZAC) autour du site. Le dossier ne justifie pas que les mesures de bruit n'aient pas été actualisées depuis 2017 (par exemple, en se fondant sur l'absence d'évolution significative du trafic sur l'autoroute, ou des autres zones d'activités voisines.)

L'Autorité environnementale recommande d'étayer l'absence d'évolution significative du trafic ou des autres activités aux alentours du site ou d'actualiser les mesures acoustiques présentées dans l'état initial.

La modélisation de l'environnement sonore du site, quant à elle, a pris en compte le trafic des voiries limitrophes du site et estimé que le niveau de bruit résiduel est, à proximité des habitations, compris entre 43,8 dBA et 50,4 dBA, soit un niveau de bruit bien inférieur à celui réellement mesuré (qui va jusqu'à 70 dBA). De plus, les points utilisés dans la modélisation ne sont pas les mêmes que ceux utilisés lors des mesures in situ sans que la raison en soit fournie de manière étayée et compréhensible. Le dossier n'explique pas ces écarts, s'ils ont été l'objet d'analyse et si les hypothèses ont été reprises. Il n'indique pas comment le modèle a été revu pour représenter l'environ-

11 Réalisées pour l'étude d'impact liée à l'autorisation de la ZAC

12 L'Alouette des Champs, le Chardonneret élégant, le Faucon crécerelle, la Fauvette grise, le Moineau domestique, le Petit Gravelot, l'Hirondelle rustique, le Serin cini, la Bergeronnette printanière, la Buse variable, le Choucas des tours, le Martinet noir, le Pipit farlouse et le Pouillot fitis

13 Le Crapaud calamite

14 l'Agrion de Mercure

15 Le Lapin de Garenne

16 Le projet est partiellement situé dans une zone où la gêne sonore liée aux activités de l'aéroport est considérée comme faible, d'après le plan d'exposition au bruit de cet aéroport.

17 Le bruit résiduel est celui qui est mesuré en l'absence de projet.

18 Les points sont localisés notamment sur un plan page 44 de l'étude d'impact. Deux points sont situés au niveau des habitations

19 Compris entre 52,6 dBA et 71,5 dBA de jour et entre 50 dBA et 65,6 dBA de nuit.

nement sonore du site, ce en quoi il doit consister. La prise en compte des bruits aériens n'est pas explicite.

Le dossier indique toutefois, de façon pertinente, que l'enjeu relatif au bruit est fort.

L'Autorité environnementale recommande de préciser l'origine des différences obtenues entre les mesures et la modélisation de l'état initial, et de revoir le modèle afin qu'il soit cohérent avec les mesures effectuées.

2.1.3. Qualité de l'air

Le dossier présente un état initial fondé, d'une part, sur les mesures de la station d'Air-Atmo « Nord lyonnais / Côtière de l'Ain » en 2020, année au cours de laquelle l'activité économique et les déplacements ont été sensiblement réduits en raison de la crise sanitaire, et d'autre part, sur des mesures effectuées in situ du 3 au 30 septembre 2020 et du 6 janvier au 3 février 2021. Il justifie le choix de cette station « Nord lyonnais / Côtière de l'Ain » par le fait que c'est la plus proche du projet et qu'elle se situe comme lui dans un environnement périurbain. Cependant, la station étant relativement éloignée du projet (à 8 km), ces données ne sont pas suffisantes pour caractériser la qualité de l'air au niveau du site du projet, d'autant plus que cette station n'est pas à proximité d'importants axes routiers, contrairement à celui-ci.

Les mesures réalisées in situ concernent uniquement la concentration en dioxyde d'azote. Le dossier indique que ce polluant est un traceur des émissions liées au trafic, ce qui est exact sans qu'il soit le seul et surtout sans être le seul à devoir, selon les préconisations de l'Anses, être mesuré. En outre le dossier ne précise pas comment sont prises en compte les émissions liées à d'autres sources (le projet étant situé à proximité de plusieurs zones d'activités).

Les mesures prises comme références sont donc incomplètes en termes de polluants étudiés²⁰, et les mesures à réaliser devront être étendues en particulier à tous ceux spécifiques des transports routiers en s'appuyant sur les préconisations de l'Anses²¹ compte tenu des caractéristiques du projet qui générera un trafic et des émissions atmosphériques non négligeables.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement du site par des mesures in situ des concentrations de l'ensemble des polluants atmosphériques préconisés par l'Anses

Le dossier estime que l'enjeu relatif à la qualité de l'air est fort. Les résultats des mesures recommandées conduiront le cas échéant à encore renforcer le niveau de cet enjeu.

L'Autorité environnementale rappelle en effet que la France a été condamnée pour sa non-conformité à la directive européenne sur la qualité de l'air, en particulier pour la mauvaise qualité de l'air dans l'agglomération lyonnaise²². En outre, l'Organisation mondiale pour la santé a publié le 22 septembre 2021 une révision de ses lignes directrices pour la qualité de l'air. Cette révision d'un

20 Absence de mesure des concentrations en particules fines PM_{2,5} notamment

21 Cf. 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>

22 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 Conseil d'État a procédé à la liquidation de l'astreinte semestrielle prononcée à l'encontre de l'État

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 cible pour les PM_{2,5} est divisée par deux et celle pour le dioxyde d'azote par quatre. Pour mémoire, le Parlement européen avait demandé un alignement des normes européennes sur les valeurs de l'OMS.

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

Le dossier contient une description rapide de l'évolution probable de l'environnement sans la mise en œuvre du projet. Il indique les raisons du choix du site²³, dont aucune n'est d'ordre environnemental²⁴. Le dossier ne fait pas état de la recherche d'une autre implantation ; le projet de ZAC prévoyait déjà de développer une opération à vocation économique sous forme d'une plateforme logistique et de bureaux.

Concernant l'implantation des bâtiments, il précise que le choix a été fait de les éloigner des habitations, ce qui les rapproche de l'autoroute au nord et permet que les bâtiments fassent effet d'écran contre les nuisances sonores liées au trafic autoroutier.

En revanche, le dossier n'indique pas les raisons ayant conduit à placer les quais de chargement et déchargement au sud des bâtiments, soit sur la façade qui donne sur les habitations.

Le dossier ne rappelle en outre pas les besoins en plateforme logistique ayant présidé à la création de la Zac au regard de celles préexistantes et de leur taux de fonctionnement, à l'échelle du territoire voire de l'agglomération lyonnaise, ce qui aurait été opportun.

L'Autorité environnementale recommande de rappeler, pour la bonne information du public, la justification environnementale du choix d'implanter une activité logistique au sein de la Zac, au vu des besoins du territoire, et d'approfondir les choix d'implantation et de conception de l'opération présentée.

Une analyse est fournie dans le chapitre 7 de l'étude d'impact pour examiner l'articulation du projet avec le Sradet et le Scot Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain (BUCOPA). Elle présente de manière assez complète les objectifs du Sradet sur les 11 thématiques dont intermodalité et développement des transports. Le sous-objectif « 1.5. Réduire les émissions des polluants les plus significatifs et poursuivre celle des émissions de gaz à effet de serre aux horizons 2030 et 2050 » est identifié, mais il est seulement indiqué : « *Le trafic lié à la logistique sera optimisé et des mesures d'incitation à l'usage de véhicules « propres », des transports en commun et des modes doux, mais également au développement du covoiturage pour les salariés seront mises en places afin de réduire les émissions atmosphériques liées au transport routier.* ».

Le projet est pourtant situé à proximité de la ligne ferroviaire reliant Lyon à Ambérieu, et du tracé du futur contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, dont l'objectif est notamment de développer le transport de marchandises. La possibilité à moyen-long terme d'utiliser ce mode de transport pour les marchandises qui arrivent ou partent des entrepôts logistiques du projet n'est pourtant pas évoquée dans le dossier. Ce transport par fret ferroviaire permettrait cependant une réduction des émissions de gaz à effet de serre et de s'inscrire dans la lutte contre le changement

23 Page 211 de l'étude d'impact.

24 Cette localisation a été choisie en raison de la proximité avec l'A42 (et un échangeur), de la présence proche d'autres ZAC et de la présence relativement faible d'habitations à proximité.

climatique. Le dossier fourni n'évoque donc pas la notion de multimodalité pour la plateforme logistique²⁵ et n'envisage pas d'alternative au transport routier, par exemple ferroviaire.

L'Autorité environnementale recommande d'étudier la faisabilité de l'utilisation du fret ferroviaire à court, moyen et long termes.

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

Cette partie est abordée de façon très inégale dans le dossier. Si les incidences du projet sur l'environnement sont relativement bien détaillées, les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser sont peu nombreuses²⁶ et ne couvrent pas toutes les thématiques pour lesquelles le projet a des impacts sur l'environnement. De plus, les mesures concernant la biodiversité et les milieux naturels, présentées dans le dossier, sont celles prescrites dans l'arrêté d'autorisation de la ZAC des Goucheronnes, sans que ne soient prévues des mesures supplémentaires liées directement aux incidences de l'opération logistique.

Le dossier ne fait pas de bilan des impacts résiduels après application des mesures ERC et ne permet donc pas de conclure à l'absence d'impacts notables du projet sur l'environnement. Par conséquent, à l'exception de celles prévues dans le dossier d'autorisation de la ZAC et le dossier de dérogation espèces protégées qui lui est joint, le dossier ne mentionne aucune mesure propre de suivi.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre, pour chaque thématique pour laquelle le projet est susceptible d'incidences sur l'environnement, l'analyse des impacts et la définition de mesures ERC spécifiques, afin de prévoir des mesures supplémentaires en cas d'incidences après application des mesures ERC déjà prévues.

L'étude d'impact contient une partie dédiée à l'étude d'incidences Natura 2000²⁷. Ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité du projet n'appellent pas d'observation de l'Autorité environnementale.

2.3.1. Milieux naturels et biodiversité

Pour cette thématique, comme pour l'état initial, le dossier s'appuie sur les études réalisées en 2017 pour l'autorisation de la ZAC et en particulier la dérogation à la protection des espèces protégées²⁸. Il n'y a pas d'analyse complémentaire, en particulier des impacts spécifiques liés aux caractéristiques de l'opération, alors que le dossier indique que les emplacements des bâtiments ont été revus entre-temps. De même, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) relatives aux milieux naturels et à la biodiversité sont celles définies à l'échelle de la ZAC et prévues pour éviter, réduire et compenser les impacts liés à la mise en place de cette ZAC. Le

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

26 Un tableau page 188 à 191 liste une trentaine des mesures dites ERC, assez généralistes.

27 Page 172 et suivantes de l'étude d'impact

28 Ce dossier de dérogation espèces protégées a fait l'objet d'un avis défavorable du CNPN, accessible au lien suivant : http://www.avis-biodiversite.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2017-10-30x-01265_zac_des_coucheronnes_la_boisse_01-avis_du_10_2018_cle2e47c2.pdf. Le dossier cite des éléments de réponse de l'aménageur de la ZAC à cet avis du CNPN, mais ces éléments n'étant pas repris en intégralité dans le dossier, il ne permet pas d'apprécier leur pertinence au regard des enjeux en matière de biodiversité.

dossier ne prévoit pas de mesures complémentaires. Il ne précise pas non plus quelles seront les mesures effectivement mises en place sur l'emprise ou à l'échelle du projet objet du présent avis.

L'Autorité environnementale renvoie à la recommandation générale précédente.

Les impacts du projet sont liés à la phase travaux et plus particulièrement à la destruction d'habitats, d'individus, ainsi qu'au dérangement des espèces et à l'altération possible des fonctionnalités.

Parmi les mesures prévues lors de l'autorisation de la ZAC, le dossier mentionne la gestion des eaux pluviales par infiltration, le balisage des zones de travaux, l'adaptation des périodes de travaux lourds afin de les réaliser entre le 1^{er} septembre et le 30 décembre, la lutte contre les espèces exotiques envahissantes, une gestion différenciée des espaces verts, la limitation des éclairages en période nocturne, la pose de nichoirs à passereaux et de gîtes à chiroptères, ainsi que le maintien des continuités écologiques.

La majeure partie de ces mesures n'est pas suffisamment précise dans le dossier. Il ne détaille notamment pas ce que veut dire « gestion différenciée des espaces verts » et ne décrit pas les nichoirs à passereaux ni les gîtes à chiroptères.

Le dossier indique de plus²⁹ que suite à la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, il reste des impacts résiduels significatifs sur les habitats et les espèces en particulier des espèces protégées d'avifaune. L'étude indique qu'une des mesures de compensation prévues à l'échelle de la ZAC est localisée sur l'emprise du projet. Celle-ci consiste à réaliser un aménagement paysager contenant des habitats favorables à l'avifaune, mais le dossier ne précise pas ce qu'est cet aménagement paysager.

Le dossier présente une confusion entre les impacts et mesures liés à l'aménagement de la ZAC, et ceux spécifiques à l'opération et en particulier à la phase travaux. Les mesures présentées dans l'étude d'impact sont reprises de l'arrêté d'autorisation de la ZAC³⁰ mais le dossier ne précise pas si elles seront mises en œuvre par l'aménageur de la ZAC (la société Ecoparc Cotière) ou par la société Pitch Promotion, en particulier celles localisées dans l'enceinte du projet (pose de nichoirs à passereaux et de gîtes à chiroptères, mesure de compensation). Il n'y a ainsi pas d'engagement ferme du pétitionnaire à mettre en œuvre ces mesures.

En l'état, le dossier ne permet pas de s'assurer de l'absence d'impact significatif sur les milieux naturels et la biodiversité.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de préciser la localisation exacte, les modalités précises et l'échéance de mise en œuvre des mesures ERC présentées dans le dossier de l'opération;**
- **de préciser qui, de l'aménageur de la ZAC ou du porteur de l'opération d'équipement logistique, mettra en œuvre ces mesures.**

2.3.2. Nuisances sonores

Le dossier indique que les sources de bruit du projet sont les allers et venues des camions de livraison, le chargement et déchargement des marchandises, et de manière plus exceptionnelle le

²⁹ Dans un tableau page 117 de l'étude d'impact

³⁰ <http://www.ain.gouv.fr/zac-des-goucheronnes-a-la-boisse-par-la-societe-a6025.html>, également joint en annexe dans la PJ 46 dossier de demande d'autorisation environnementale

fonctionnement des équipements techniques (roof top, centrales de traitement de l'air, groupes sprinkler, chaufferies notamment).

La modélisation des nuisances sonores liées au projet s'appuie sur un état initial qui ne correspond pas aux mesures réalisées en 2017 (cf partie 2.1.2). De plus, cette modélisation prend en compte la circulation des poids-lourds mais pas les chargements et déchargements³¹, alors que les quais de chargement-déchargement sont situés sur la façade donnant sur les habitations au sud.

Le dossier mentionne néanmoins que l'implantation des bâtiments, entre l'A42 et les habitations, pourraient servir d'écran et réduire les nuisances sonores liées à l'autoroute pour les habitants. Ce point est évoqué sans être davantage justifié. Il mentionne également l'existence d'un merlon paysager, dont la taille, la localisation exacte et le calendrier de mise en œuvre ne sont pas précisés dans le dossier. Pour ces raisons, la conclusion de la modélisation, qui est que les niveaux sonores après mise en œuvre du projet seront globalement plus faibles qu'avant le projet, n'est pas suffisamment justifiée et démontrée.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'étude des nuisances sonores après avoir complété l'état initial, et si besoin de proposer de nouvelles mesures de réduction, d'évitement et si besoin de compensation de ces nuisances.

En l'état, l'affirmation du dossier que le projet aura une incidence limitée sur les nuisances sonores sur la zone n'est pas démontrée.

2.3.3. Qualité de l'air et trafic

Le dossier indique que les principaux rejets du projet sont liés aux gaz d'échappement des véhicules, mais aussi aux rejets des gaz de combustion des chaufferies et du gaz naturel pour le chauffage, au fonctionnement discontinu des locaux de charge des batteries et à l'envol de matériaux légers.

Le dossier s'appuie sur une étude de 2021 qui évalue les effets de la ZAC (incluant les incidences de l'aménagement logistique) sur la qualité de l'air. Cette étude n'a pris en compte que le trafic sur les routes à proximité du projet (jusqu'à l'échangeur de l'A42). Elle conclut à une augmentation des émissions de polluants liées au trafic routier d'environ 15 à 16 % à horizon 2044, par rapport à un état en 2044 sans mise œuvre du projet, ce qui apparaît très significatif. Elle conclut également que les concentrations en polluants restent en dessous des valeurs limites fixées par la réglementation, malgré l'augmentation de ces concentrations. Le dossier indique ainsi que la réalisation de la ZAC aurait un impact peu significatif sur la qualité de l'air de la zone d'étude.

Au regard de l'enjeu fort relatif à la qualité de l'air relevé dans l'état initial, et du fait que cette étude n'analyse que les rejets liés au trafic à proximité du site, cette affirmation n'est pas suffisamment étayée. En outre, il conviendrait que les maîtrises d'ouvrage se réfèrent, en termes d'incidences sur la santé humaine aux nouvelles valeurs cibles de l'OMS (auxquelles il est fait référence au §2.1.3 de cet avis) qu'il conviendrait d'atteindre pour réduire sensiblement les risques liés à la qualité de l'air.

31 Sur ce point, l'étude de modélisation acoustique indique que « *Le bruit des chocs qui peuvent avoir lieu à l'intérieur des camions pendant les différents chargements et déchargements ne peut être modélisé car ce sont des bruits non reproductibles et dépendants des opérateurs* » (page 521 du document regroupant les annexes de l'étude d'impact).

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude des incidences de l'opération sur la qualité de l'air en prenant en compte l'ensemble de ses composantes et du contexte, y compris le trafic des poids-lourds transportant les marchandises vers et depuis son site d'implantation.

Concernant le trafic, l'opération sera à l'origine d'environ 160 allers-retours de poids-lourds par jour et au maximum 440 allers-retours véhicules légers/jour, et ce six jours sur sept, ce qui montre qu'elle génère un flux important. Une étude de trafic, réalisée en 2020, est jointe au dossier³². Cette étude avait pour objectif de déterminer si le réseau routier existant était en capacité d'absorber le trafic supplémentaire prévu dans le cadre de l'aménagement logistique. Elle a étudié les impacts du trafic sur les routes d'accès à la ZAC et l'échangeur n°5 de l'A42. Elle conclut que le trafic devrait rester fluide avec la mise en œuvre de l'opération.

Le dossier n'aborde ni l'origine ni la destination géographique des marchandises stockées. Aucune estimation du nombre de kilomètres parcourus pour livrer vers/depuis le site du projet n'est présentée.

L'Autorité environnementale recommande d'inclure dans l'aire d'étude les activités de livraison vers et depuis les entrepôts, et d'évaluer leurs impacts sur l'environnement en particulier les émissions de gaz à effet de serre.

2.3.4. Émissions de gaz à effet de serre et changement climatique

Le dossier indique que la principale source de ces émissions est, pendant l'exploitation, le déplacement des poids-lourds pour le transport des marchandises entrantes et sortantes, et dans une moindre mesure les déplacements domicile-travail des salariés. Il ne donne aucune information sur les émissions de gaz à effet de serre liées aux travaux. Ces émissions (travaux et exploitation) ne sont pas quantifiées ni qualifiées. En l'état, le dossier ne permet d'apprécier les incidences du projet ni sur les émissions de gaz à effet de serre, ni sur le changement climatique.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser un bilan carbone de l'opération, sur l'ensemble de son périmètre et de son cycle de vie, incluant en particulier les émissions de gaz à effet de serre des poids-lourds qui apportent et livrent les marchandises sur l'ensemble de leur parcours.

2.4. Dispositif de suivi proposé

Le dossier n'évoque pas de suivi du niveau de bruit ni de la qualité de l'air suite à la mise en œuvre du projet.

L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures de suivi du niveau de bruit et de la qualité de l'air après la mise en œuvre du projet et de prévoir des mesures supplémentaires de réduction du niveau de bruit ou des émissions de polluants atmosphériques si cela s'avérait nécessaire.

Concernant les milieux naturels et la biodiversité, le dossier mentionne un suivi par un écologue en phase travaux, afin de s'assurer de la bonne mise en place de l'ensemble des mesures ERC, ainsi qu'un suivi en phase d'exploitation. Les modalités de ce suivi après la mise en œuvre de l'opération ne sont pas précisées dans le dossier.

32 Page 535 du document qui rassemble les annexes de l'étude d'impact

L'Autorité environnementale recommande de préciser les modalités du suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur les milieux naturels et la biodiversité pendant la phase d'exploitation, notamment la fréquence et les critères suivis et de prévoir des mesures supplémentaires de réduction voire de compensation de ces incidences si cela s'avérait nécessaire.

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

Le résumé non technique est très synthétique. Il aborde l'ensemble des thématiques environnementales mais présente les mêmes lacunes que l'étude d'impact.

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

3. Étude de dangers

Le dossier d'autorisation environnementale comporte une étude de dangers qui étudie les scénarios d'accident susceptibles de concerner le site. Le risque prédominant retenu est le risque d'incendie lié aux produits combustibles et produits dangereux stockés sur site, pour lequel cette étude mène l'évaluation la plus poussée. L'étude de dangers conclut à un risque acceptable en croisant la probabilité de survenue de cet incident et les faibles conséquences compte tenu des dispositions préventives mises en œuvre et de l'absence d'impacts pour les tiers à l'extérieur du site.

L'étude n'analyse pas les risques de pollutions des eaux et du sol, notamment liés à la gestion des eaux d'extinction d'incendie le cas échéant, alors que l'étude d'impact renvoie cette analyse vers l'étude de dangers.

L'Autorité environnementale recommande de présenter dans le dossier (étude d'impact ou étude de dangers) l'évaluation des incidences liées à la gestion des eaux d'extinction d'incendie et aux pollutions accidentelles des eaux de surface et du sol et de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser.