



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale  
sur la construction d'une plateforme logistique de deux entrepôts  
par la Société ARGAN sur les communes de Saint-Jean-sur-  
Veyle, Bagé-Dommartin, Saint-Cyr-sur-Menthon (01)  
(3<sup>ème</sup> avis)**

**Avis n° 2023-ARA-AP-1612**

**Avis délibéré le 9 janvier 2024**

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

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), s'est réunie le 9 janvier 2024 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la construction d'une plateforme logistique de deux entrepôts sur la commune de Saint-Jean-sur-Veyle, Bagé-Dommartin, Saint-Cyr-sur-Menthon (01).

Ont délibéré : Pierre Baena, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Igor Kisseleff, Jean-Pierre Lestoille, Yves Majchrzak, Muriel Preux.

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 20/10/2023, 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 leurs contributions, reçues en dates respectivement du 20 octobre 2023 et du 19 octobre 2023

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

Le projet, porté par la société Argan, s'implante sur un terrain d'environ 12 hectares, dans la zone d'activités du Champ du Chêne, sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon dans le département de l'Ain. Le site du projet est bordé au nord par l'autoroute A40 et au sud par la route départementale 1079 qui relie toutes deux les villes de Mâcon et Bourg-en-Bresse. Le porteur de projet a déjà réalisé un entrepôt logistique d'ampleur sur un terrain voisin situé immédiatement à l'ouest et actuellement exploité par la société Carrefour. Le 20 mai 2022, la société Argan avait obtenu une première autorisation environnementale, dans le cadre d'une première version du projet, pour la construction d'une plate-forme logistique constituée d'un seul entrepôt. A la suite du désengagement du locataire initial, le projet a évolué pour passer à deux entrepôts en tri-températures pour deux nouveaux locataires. L'Autorité environnementale avait déjà été saisie et émis des avis au stade de ces différents états d'avancement du projet. Le projet actualisé concerne la création de deux bâtiments d'une emprise au sol totale de 52 800 m<sup>2</sup>, identique à la version initiale. Les locataires ne sont pas renseignés dans le dossier, mais néanmoins connus de la presse, puisqu'il s'agit de Back Europ<sup>1</sup> pour l'entrepôt A et U Proximité<sup>2</sup> pour l'entrepôt B. Le dossier précise que le locataire du bâtiment nommé « A » stockera et effectuera la logistique de produits alimentaires. Le locataire du bâtiment « B » effectuera les mêmes opérations que son voisin pour des produits alimentaires et non alimentaires. Les deux entrepôts sont en tri-température, le bâtiment « B » pourra en sus assurer le traitement logistique de produits dangereux. Enfin les deux entrepôts sont conçus pour accueillir des panneaux photovoltaïques en toiture.

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

- la biodiversité ;
- la qualité de l'air et le bruit, du fait du trafic routier généré dans un secteur comportant des habitations en proximité ;
- la ressource en eau compte-tenu de la gestion envisagée des eaux usées et pluviales du site ;
- la consommation d'espaces, notamment agricoles, au vu des dimensions du projet ;
- les risques technologiques, notamment d'incendie et les risques sanitaires à cause des pollutions sonores et atmosphériques générées par le projet.

L'étude d'impact comporte des lacunes sur certaines thématiques environnementales ainsi que sur les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser une partie des impacts du projet sur l'environnement.

La justification du projet au regard de critères environnementaux, notamment ses dimensions, sa localisation, la cohérence de ses caractéristiques par rapport aux besoins d'entreprises doit être complétée. Il en est de même concernant la préservation du cadre de vie. Le dossier a été complété sur quelques rares points, tels que celui de joindre les suivis écologiques, l'étude acoustique se-

---

1 Back Europ France : distributeur de référence en boulangerie et pâtisserie industrielles implanté dans près d'une cinquantaine d'entrepôts dans l'hexagone / source supplychain magazine

2 U Proximité France : coopérative en charge d'approvisionner son réseau de commerçants indépendants sous enseigne Utile ou U Express

lon la nouvelle configuration des bâtiments, les caractéristiques du traitement des eaux usées domestiques, sans que ces thématiques ne soient toutefois traitées de façon complète et approfondie.

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

# Avis

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

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

Le projet, porté par la société Argan, objet du présent avis concerne l'implantation, sur un terrain d'environ 125 345 m<sup>2</sup>, d'une plateforme logistique sur la zone d'activités du Champ du Chêne sur les trois communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon dans le département de l'Ain (01), à moins de dix kilomètres au sud-est de Mâcon et vingt-cinq kilomètres à l'ouest de Bourg-en-Bresse. Le projet s'installe sur des terres agricoles, entre un ensemble de bâtiments de la zone d'aménagement concertée (Zac) du Buchet à l'ouest, l'autoroute A40 au nord, la route départementale RD1079 au sud et un ensemble de parcelles agricoles à l'est.

La zone d'activité de Champ du Chêne a fait l'objet d'une autorisation environnementale le 5 septembre 2019 (modifiée le 13 décembre 2022). Le projet prévoyait initialement la réalisation d'un entrepôt en froid positif destiné à la société Carrefour, mais cette dernière s'est finalement installée dans un autre entrepôt de la société Argan sur la Zac adjacente du Buchet.

Les habitations les plus proches sont implantées au sein d'espaces agricoles et sont situées à environ 20 mètres des limites de propriété à l'est du site et à environ 50 mètres au sud.

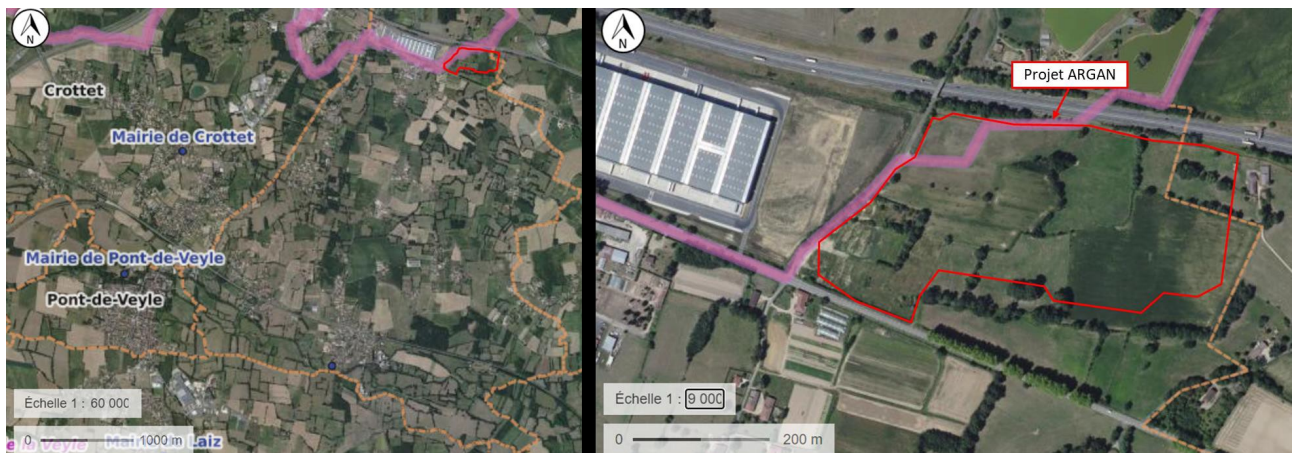


Figure 1: Vues aériennes de la localisation du site (source : étude d'impact).

Le pétitionnaire a déposé un premier dossier en 2021 pour la construction d'un seul entrepôt<sup>3</sup>.

Le pétitionnaire a par la suite changé le projet initial afin de l'adapter à un client identifié, modification qui a bénéficié de deux avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale (MRAe)<sup>4</sup>.

Pour l'Autorité environnementale, les principales recommandations concernaient alors la justification du projet au regard de critères environnementaux, notamment ses dimensions, sa localisation

<sup>3</sup> Autorisé par arrêté préfectoral du 20/05/2022 et ayant bénéficié de l'avis de l'Ae n°2021-ARA-AP-1195.

<sup>4</sup> Avis n°2022-ARA-AP-1393 et avis n°2022-ARA-AP-1407.

et la cohérence de ses caractéristiques par rapport aux besoins des entreprises. La préservation du cadre de vie, la justification de l'absence d'impact sur la qualité des eaux superficielles ou sur la biodiversité étaient des enjeux relevés. Le dossier avait été complété sur certains points, mais de manière insuffisante. En particulier, la caractérisation des effets cumulés avec la plateforme logistique voisine ou l'établissement d'un bilan carbone du projet devaient être complétés.

Ce projet a été autorisé par arrêté préfectoral du 23 mars 2023. Il a encore évolué et a fait l'objet d'une étude d'impact actualisée qui fait l'objet du présent avis de l'Ae.

## **1.2. Présentation du projet**

Le projet consistait initialement en la construction d'un entrepôt unique de cinq cellules pour une emprise au sol totale d'environ 52 800 m<sup>2</sup>, de bureaux et locaux techniques associés. La première évolution du projet a inclus la création de deux bâtiments pour une emprise au sol de 46 347 m<sup>2</sup>. Enfin, le projet dans sa version actuelle précise que la création de deux entrepôts est envisagée sur une emprise similaire à sa version initiale.

Le terrain d'assiette est de 125 345 m<sup>2</sup> au sein de la zone d'activités du Champ du Chêne. Le projet est désormais constitué de :

- un entrepôt tri-température A composé de deux cellules de stockage (A1 de 5 620 m<sup>2</sup> et A2 frigorifique de 7 787 m<sup>2</sup> en froid positif et négatif) ;
- un entrepôt tri-température B composé de trois cellules de stockage (B1 cellule frigorifique de 9 628 m<sup>2</sup> en frais positif et négatif, B2 de 9 755 m<sup>2</sup> et B3 de 9 782 m<sup>2</sup> dont 3 450 m<sup>2</sup> dédiés aux liquides inflammables) ;
- quatre locaux de charge de batteries (deux dans la cellule A1 et deux accolés à l'entrepôt B) ;
- des bureaux et locaux sociaux accolés à chaque entrepôt ;
- un local tableau général basse tension (TGBT)<sup>5</sup>, transformateur et onduleur pour les panneaux photovoltaïques accolés à chaque entrepôt et un local de stockage des batteries lithium pour la centrale photovoltaïque. La puissance totale de courant continu utilisable sera de 600 kW ;
- un local sprinkler et surpresseur<sup>6</sup> avec les réserves d'eau associées accolé à chaque entrepôt.

---

<sup>5</sup> Local permettant la gestion et la distribution de l'électricité produite en sécurité et permettant la maintenance.

<sup>6</sup> Installations automatiques d'eau permettant une première protection incendie.



Source : article de presse internet <https://supplychainmagazine.fr/nl/2023/3810/argan-fait-coup-double-avec-gse-dans-lain-pour-back-europ-et-u-proximite-786359.php>

L'installation des voiries et places de stationnement (pour un total de 35 345 m<sup>2</sup>, pouvant accueillir un certain nombre de véhicules légers et au moins une vingtaine de poids lourds) est intégrée au projet. Des bassins de rétention des eaux de ruissellement sont prévus (un bassin pour les eaux polluées et potentiellement polluées de 1 602 m<sup>2</sup>, deux bassins non étanches pour les eaux pluviales pour 2 518 m<sup>2</sup> au total). Des zones végétalisées (3,6 ha), des merlons acoustiques en limite sud ainsi que des écrans acoustiques pour chaque lot et une micro station d'épuration par lot<sup>7</sup> pour les eaux usées sont prévus.

Le projet évoque la perspective de deux locataires différents sans que le dossier ne les identifie<sup>8</sup>, mais néanmoins connus de la presse à la date de l'avis, puisqu'il s'agit de Back Europ<sup>9</sup> pour l'entrepôt A et U Proximité France<sup>10</sup> pour l'entrepôt B.

La création de cette plate-forme logistique implique des travaux de requalification des infrastructures routières locales par la création d'un giratoire à l'intersection de la route départementale RD 1079, de la route de Belin et de la route du Petit Bagne et dont une branche devrait servir à l'accès à la plate-forme logistique pour les poids lourds ainsi que la mise au gabarit de la chaussée pour la nouvelle circulation envisagée. Ces travaux de requalification ainsi que leurs impacts potentiels sur l'environnement sont très peu développés dans le dossier alors qu'ils font partie intégrante du projet.

**L'Autorité environnementale recommande de préciser, bien qu'il s'agisse de maîtres d'ouvrages différents, les modifications envisagées sur les infrastructures routières, de redéfi-**

7 Pour une charge brute de pollution organique inférieure à 12 kg de DBO<sub>5</sub>/jour.

8 La présentation du projet laisse supposer que ces locataires sont connus à la date de dépôt de l'étude d'impact.

9 Back Europ France : distributeur de référence en boulangerie et pâtisserie industrielles implanté dans près d'une cinquantaine d'entrepôts dans l'hexagone / source supplychain magazine

10 U Proximité France : coopérative en charge d'approvisionner son réseau de commerçants indépendants sous enseigne Utile ou U Express

nir le périmètre du projet et de l'étude d'impact, d'en évaluer les impacts afférents et d'adapter la séquence d'évitement, réduction et compensation en conséquence.

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

Le projet fait l'objet d'une demande de modification d'autorisation environnementale au titre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). L'avis de la MRAe a été sollicité sur la base de cette dernière. Les éventuelles demandes modificatives de permis de construire pour les trois communes concernées, ne font pas partie du dossier transmis à la MRAe pour avis.

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

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

- la biodiversité ;
- la qualité de l'air et le bruit, du fait du trafic routier généré dans un secteur comportant des habitations en proximité ;
- la ressource en eau compte-tenu de la gestion envisagée des eaux usées et pluviales du site ;
- la consommation d'espaces, notamment agricoles, au vu des dimensions du projet ;
- les risques technologiques, notamment d'incendie et les risques sanitaires à cause des pollutions sonores et atmosphériques générées par le projet.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

### **2.1. Observations générales**

Le dossier présenté fait l'objet de modifications dues à l'évolution du projet mais celles-ci ne sont pas clairement matérialisées dans les pièces fournies ce qui ne facilite pas la compréhension des évolutions du projet. Cet élément avait déjà fait l'objet d'une recommandation lors des précédents avis de l'Autorité environnementale pour ce projet.

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

Le présent avis, comme celui délibéré le 16 septembre 2022, reprend les éléments qui ont été actualisés ou ignorés par rapport aux versions précédentes de l'étude d'impact.

### **2.2. Biodiversité**

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

Le pétitionnaire a, conformément à la recommandation du précédent avis de l'Autorité environnementale sur le projet, joint au dossier les suivis écologiques réalisés, mais cette dernière relève le



caractère relativement ancien des études datant notamment de 2017 pour les zones humides et 2018 pour le dossier de demande de dérogation espèces protégées .

Le dossier n'a pas évolué concernant la conservation de certains arbres inventoriés comme étant susceptibles d'accueillir des chiroptères, oiseaux en nidification et pontes de reptiles. La totalité des arbres et haies prévus à la coupe l'ont été en 2020 selon un planning évitant les périodes de plus forte sensibilité de la faune de mars à août. Les arbres à enjeu pour le bon accomplissement du cycle biologique de ces espèces ont été conservés<sup>11</sup>.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par la mise à disposition de relevés récents sur les zones humides et de mettre à jour les inventaires faune-flore.**

## **2.3. Cadre de vie des riverains**

### **2.3.1. Les éléments actualisés**

L'étude acoustique a été actualisée en prenant en compte la nouvelle configuration du projet : nouveau plan de masse consistant en la modification dimensionnelle et d'agencement des deux bâtiments A et B de la plateforme logistique, ajout de locaux à usage tertiaire, ajout des équipements de production de froid et suppression des locaux de chaufferie.

Le dossier prend également en compte les nouvelles hypothèses de trafic et de répartition du nombre de poids-lourds et véhicules légers 24 heures sur 24.

Les sources de bruit restent les mêmes que dans les versions précédentes du projet. Les modélisations mettent toujours en évidence des dépassements de seuils réglementaires anticipées pour des zones d'habitations au nord du site en période nocturne avant application des mesures de réduction préconisées, à la suite desquelles un contrôle acoustique permettra d'en vérifier la conformité.

Le dossier d'étude d'impact précise dans cette nouvelle version la liste des polluants atmosphériques auxquels les populations alentours pourraient être exposées en élargissant aux émissions liées au fonctionnement opérationnel du site et de ses deux bâtiments et non pas uniquement aux circulations des poids lourds et véhicules légers.

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

Concernant l'étude de l'état initial sur le paysage, des photos de l'état initial depuis l'environnement proche et lointain ont été ajoutées, mais elles n'ont pas été mises en relation avec les enjeux en présence tels que les habitations des riverains .

**Comme dans le précédent avis, l'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des photographies permettant d'apprécier l'état initial du paysage depuis des points de vue pertinents.**

Concernant la caractérisation de l'état initial en matière de qualité de l'air, le dossier n'a pas évolué. Aucune mesure au droit du site n'a été réalisée et les données de la station Mâcon Paul Bert demeurent utilisées bien que non représentatives du site d'étude, du fait de la présence de l'auto-route A40 à proximité immédiate.

---

<sup>11</sup> Cf. le compte-rendu de visite terrain n°6 du 2 décembre 2020 pour le constat de l'achèvement des coupes et des débroussaillages et échanges sur les plantations à venir.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement du site du projet par des mesures in situ des concentrations en polluants atmosphériques liés à la circulation routière telles que préconisées par l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) afin de qualifier l'enjeu du projet en termes de qualité de l'air.**

Le dossier qualifie toujours l'enjeu de faible en matière de pollution lumineuse alors qu'il s'agit d'un enjeu fort compte tenu du contexte préservé du secteur.

**L'Autorité environnementale recommande de mieux identifier les impacts, de revoir la qualification de l'enjeu, en matière de pollution lumineuse, du secteur d'étude en le qualifiant de fort, et d'adapter en conséquence les mesures ERC afférentes.**

Concernant les vibrations, le dossier n'a pas évolué, il se contente d'indiquer que la voirie est conçue pour supporter un trafic routier de poids-lourds et que les vibrations ne sont et ne seront pas dues uniquement au projet<sup>12</sup>. Cette conclusion n'est pas acceptable. L'état initial doit être caractérisé et un suivi des impacts du projet sur le cadre de vie des riverains, en matière de vibrations, doit être mis en place.

**L'Autorité environnementale recommande de justifier l'affirmation selon laquelle le projet n'aura que peu d'effet en matières de vibrations en lien avec le trafic routier actuel et d'évaluer, le cas échéant, les éventuels impacts supplémentaires générés ainsi que les mesures prises pour y remédier.**

## **2.4. Ressource en eau**

### **2.4.1. Les éléments actualisés**

Les eaux usées sanitaires seront traitées par une micro-station d'épuration. Le dossier en précise maintenant les caractéristiques sans en préciser les incidences éventuelles sur la qualité des eaux du ruisseau de Montépin. Le dossier précise que la qualité des eaux de rejet sera conforme à la réglementation.

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

Concernant la consommation d'eau potable, le dossier l'estime à 21 m<sup>3</sup> par jour en prenant pour hypothèse un effectif moyen simultané de 230 personnes. Cette estimation est identique à celle du précédent projet alors que celui-ci prévoyait un effectif moyen simultané de 280 personnes sur le site.

Concernant les eaux pluviales, celles-ci seront rejetées vers le milieu naturel dont l'exutoire correspond au ruisseau de Montépin, situé au nord-est, de l'autre côté de l'autoroute. Aucune caractérisation physico-chimique du ruisseau lui-même n'est proposée. Des mesures réalisées par un bureau d'étude spécialisé et missionné par le porteur de projet combleraient ce manque et sont indispensables pour la qualification de l'état initial du ruisseau.

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

---

<sup>12</sup> Cf. paragraphe 5.2.6.2 de l'étude d'impact.

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

**L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier voire de reconsidérer l'absence d'imperméabilisation du bassin de rétention des eaux pluviales de toiture.**

## **2.5. Changement climatique**

Concernant le changement climatique, le dossier n'a pas évolué au regard des recommandations formulées par l'Autorité environnementale.

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

Si le dossier mentionne bien les différentes sources d'émissions de gaz à effet de serre du projet, il ne les évalue pas en totalité et ne présente pas de bilan carbone incluant les déplacements de véhicules légers en lien avec le site, le fonctionnement des installations de chauffage, de réfrigération et de la centrale photovoltaïque en toiture. Seules les émissions liées aux poids-lourds sont estimées en prenant pour hypothèse une distance parcourue par camion égale à 800 km par jour sans que cette donnée ne soit étayée<sup>13</sup>.

**L'Autorité Environnementale recommande au pétitionnaire la réalisation d'un bilan carbone complet et étayé.**

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

L'Autorité environnementale rappelle que l'analyse des effets cumulés ne doit pas se limiter aux projets qui ont fait l'objet « d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 » ou d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement mais à l'ensemble des projets existants ou approuvés<sup>14</sup>.

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

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

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

Afin de déterminer les effets cumulés, le dossier n'a toujours pas pris comme référence l'état initial avant réalisation de la plateforme Carrefour. En effet, il est indiqué que les données utilisées pour caractériser l'état initial intégraient le trafic et le bruit générés par la plateforme voisine. Or pour caractériser les effets cumulés des deux projets, il est nécessaire de partir d'un état initial avant la

---

<sup>13</sup> Voir guide sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact édité par le ministère de la transition écologique en février 2022 : [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf)

<sup>14</sup> Voir Article R122-5 II 5° e) du Code de l'environnement.

réalisation de ceux-ci. Ainsi, la MRAe recommandait de se référer à l'avis délibéré en 2015<sup>15</sup>, ce qui n'a pas été effectué. De plus, l'analyse est trop succincte concernant les rejets atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre. Seuls les rejets générés par le trafic des poids-lourds sont pris en compte alors que les deux projets impliquent également un trafic de véhicules légers important (420 mouvements de véhicules légers pour la plateforme Carrefour et 250 véhicules par jour pour le présent projet). La provenance et la destination des poids-lourds ne sont pas analysées et le dossier prend une moyenne d'un kilomètre parcouru par camion pour déterminer les effets cumulés, ce qui n'est pas cohérent. Les émissions des installations de chauffage et de réfrigération ne sont pas non plus prises en considération. Les effets cumulés en matière de ressource en eau, milieux naturels et biodiversité ne sont pas traités par le dossier.

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

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

Aucune justification n'est proposée pour ce projet, d'autant que l'identification du locataire n'est pas précisée. L'Autorité environnementale souligne que la justification de l'emplacement du projet ne s'appuie pas sur une comparaison de solutions de substitution de moindre impact environnemental.<sup>16</sup>

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

Le dossier justifie le choix du site par le fait qu'un précédent projet de plateforme logistique, situé 30 km plus au sud, n'a pu aboutir. Il indique que la localisation initiale répondait aux besoins d'un client opérant dans le domaine de la distribution électrique. L'identité des deux locataires étant connue, la justification de la localisation et des caractéristiques du besoin logistique n'est pas établie.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une meilleure justification du besoin de la plateforme logistique et donc de la nécessité d'une consommation d'espace importante dans un contexte fixé par la loi de réduction de l'artificialisation des sols<sup>17</sup>.**

La justification d'une implantation ne permettant pas le recours au transport ferroviaire pourtant moins impactante pour l'environnement reste peu développée dans le dossier. Elle se limite à indiquer que l'implantation du site est éloignée de 2,8 kilomètres de la gare la plus proche et que cette ligne de chemin de fer n'est pas dimensionnée pour répondre au marché logistique. Le dossier n'étudie pas de solution d'organisation de transport en faveur du report modal, alors que le port et la gare de Mâcon se situent à moins de 20 kilomètres de la plateforme logistique. Les navettes de marchandises pourraient emprunter ces voies moins carbonées sur ses trajets de moyennes et longues distances avant d'être livrées par camions complets sur ses derniers kilomètres. Le dossier n'étudie pas non plus la possibilité de retenir d'autres sites d'implantation qui pourraient poten-

<sup>15</sup> Avis disponible en ligne via le lien suivant : [AP n°2015-2007-2008 du 13 août 2015](#)

<sup>16</sup> Cf. R122-5 -7° du Code de l'environnement.

<sup>17</sup> Objectif de réduire de moitié la consommation d'espace au cours des dix prochaines années (2021-2031) et d'atteindre en 2050 l'absence de toute artificialisation des sols : loi Climat et Résilience du 22 août 2021

tiellement être rapprochés de la voie d'eau ou être raccordés ou être directement embranchés au réseau ferré.

**L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier l'absence de solution favorisant le report modal ainsi que la possibilité d'une implantation alternative du projet sur un site potentiellement à proximité de la voie d'eau ou raccordable ou embranché au réseau ferré.**

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

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

Les eaux pluviales rejetées seront suivies mais aucune mesure corrective en cas d'anomalie constatée n'est proposée. De même, les suivis de bruit au niveau des zones à émergence réglementée ne précisent pas les éventuelles mesures correctives à appliquer en cas de dépassement, ce qui est à anticiper dans la mesure où des dépassements ont déjà été enregistrés au niveau des habitations au nord de la zone d'implantation potentielle.

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

Le dossier actualisé ne détaille pas davantage ce qu'implique le suivi écologique pluriannuel qui sera réalisé et transmis à la Dreal Auvergne-Rhône-Alpes.

**L'Autorité environnementale recommande de détailler le suivi écologique qui sera réalisé, et les éventuelles mesures correctives qui pourraient être apportées.**

## **2.9. Résumé non-technique de l'étude d'impact**

Le résumé non-technique a été actualisé. Il met en avant les différents enjeux identifiés dans l'étude d'impact et il a été complété par des photographies aériennes du site et le plan de masse.

## **3. Étude de dangers**

L'étude de dangers a été actualisée pour prendre en compte la nouvelle configuration du site suite à l'évolution du projet. Les principaux scénarios d'accidents susceptibles d'affecter le site concernent le risque d'explosion, de pollution accidentelle mais surtout d'incendie. Cependant le classement de l'incendie généralisé dans une cellule d'aérosols est classé en probabilité 2 et en gravité modéré, classement qui mériterait plus de justifications. En effet, le scénario d'incendie dans la cellule B3a (Aérosols – Palette « 4320 ») indique une durée de l'incendie de 120 minutes (page 19 de l'étude de dangers) et cette cellule est compartimentée par des parois REI120<sup>18</sup> dépassant d'un mètre en toiture (on ne connaît pas la température atteinte par sa face externe). On

---

18 Un mur de degré RE120 devra, outre la stabilité, être étanche aux flammes et aux gaz chauds pendant 120 minutes. Cette paroi présente ainsi des caractéristiques de mur pare-flamme. Cette paroi laissera passer la chaleur. Enfin, un mur REI 120 devra être RE, avec une contrainte supplémentaire de montée en température de la face externe. Pour un degré de 120 minutes, la température après 2 heures d'exposition à un feu normalisé devra être inférieure à 140°C en moyenne et à 180 °C ponctuellement (température de face externe de la paroi).

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

construction d'une plateforme logistique de deux entrepôts sur la commune de Saint-Jean-sur-Veyle, Bagé-Dommartin, Saint-Cyr-sur-Menthon (01)

est donc près des limites de tenue de ces parois et donc de la possibilité d'un effet domino sur les cellules adjacentes.

**L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier le classement de l'incendie généralisé dans une cellule d'aérosols et l'absence de risque d'effets dominos sur les cellules adjacentes.**