



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
relatif au projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt  
logistique  
présenté par la société ARGAN  
sur la commune d'Albon  
(département de la Drôme)**

**Avis n° 2018-ARA-AP-00581**

## 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 16 octobre 2018, à Clermont-Ferrand. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis relatif au projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique présenté par la société Argan sur la commune d'Albon.

Étaient présents et ont délibéré : Catherine Argile, Patrick Bergeret, François Duval, Jean-Pierre Nicol.

Entre le 17 et le 26 octobre 2018 des échanges complémentaires par voie électronique entre les membres présents le 16 octobre 2018 ont permis la mise au point finale de l'avis.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, 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 Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 02/05/2018, par l'autorité compétente pour autoriser le projet de **construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique** (installation classée pour la protection de l'environnement), pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Ce dossier a fait l'objet d'une demande de compléments qui a suspendu le délai de l'autorité environnementale le 14/05/2018. Ce délai a repris le 13/09/2018 suite au dépôt d'une demande complétée.

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 III du même article, la préfecture de la Drôme et l'Agence régionale de santé ont été consultées.

Ont en outre été consultés :

- la DRAC Auvergne-Rhône-Alpes qui a produit une contribution le 27/03/2018,
- GRT GAZ Pôle exploitation Rhône-Méditerranée Lyon qui a produit une contribution le 12/04/2018,
- l'INAO Valence qui a produit une contribution le 03/05/2018.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, le mettre en ligne et le transmettre à l'autorité compétente.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.**

**Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis 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, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du même code.**

**Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale 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.**

# Avis

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1. Contexte et présentation du projet.....</b>	<b>5</b>
<b>1.2. Procédure d'urbanisme encadrant le projet.....</b>	<b>5</b>
<b>1.3. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Qualité du dossier.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....</b>	<b>7</b>
<b>2.3. Description des solutions de substitution raisonnable et justification des choix retenus.....</b>	<b>9</b>
<b>2.4. Articulation du projet avec les documents de planification.....</b>	<b>9</b>
<b>2.4 Résumé non technique de l'étude d'impact.....</b>	<b>10</b>
<b>3. Conclusion.....</b>	<b>10</b>

# 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

## 1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet consiste à construire et exploiter un entrepôt logistique dans la partie ouest de la zone d'activités Axe 7, sur la commune d'Albon. Il est situé dans une zone d'activités destinée à accueillir des projets industriels. Le projet s'inscrit dans la tranche 2 de la ZAC « Axe 7 », dans la zone AUiza du PLU d'Albon (approuvé en février 2014).

Le projet sera implanté sur un terrain de 81 104 m<sup>2</sup> et comprendra un bâtiment d'entreposage de cinq cellules unitaires accolées de 6 000 m<sup>2</sup> dont la réalisation est prévue en deux tranches .

La société Argan a déposé une demande d'autorisation en vue d'exploiter ce futur entrepôt, en particulier au titre de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées. Cette société est spécialisée dans la gestion immobilière. L'entrepôt sera mis à disposition des clients d'Argan, qui sont susceptibles d'évoluer dans le temps. Une entreprise, installée à Annonay, souhaitant externaliser sa logistique est pressentie pour être le premier occupant de cet entrepôt.

## 1.2. Procédure d'urbanisme encadrant le projet

Le projet est situé dans la zone AUiza du PLU d'Albon<sup>1</sup>, qui est une « Zone à urbaniser à dominante d'activité ouverte à l'urbanisation ». Cette zone fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) inscrite dans le PLU.

Le projet est de plus situé dans le périmètre d'une Zone d'aménagement concertée (ZAC) « Axe 7 » de 28,3 ha, portée par la communauté de communes Porte Drôme Ardèche. Cette ZAC, créée en 1990, a été intégrée au PLU<sup>2</sup>. Cette ZAC s'inscrit elle-même dans le périmètre du projet global de Parc d'Activités Porte Drôme Ardèche (PANDA) d'environ 250 ha. Cette zone PANDA est identifiée dans le SCoT des Rives du Rhône comme étant un grand site de développement économique<sup>3</sup>.

**L'Autorité environnementale s'interroge sur la consultation du public menée sur le permis de construire lié au projet, entre le 24 septembre et le 24 octobre 2018 sans que son avis n'ait été rendu. Elle rappelle que son avis tacite ou explicite fait partie des pièces devant être mises à la consultation du public et invite donc la collectivité à reprendre une démarche de consultation du public accompagnée du présent avis, avec les éventuelles modifications apportées aux documents suite à cette première consultation.**

---

1 Ce PLU a été approuvé en février 2014

2 Le règlement du PLU indique, dans la partie décrivant les dispositions applicables à la zone AUiza (page 74), que cette zone « *correspond à la tranche n°2 de la ZAC Axe 7* ».

3 Cette identification est notamment visible dans la carte page 92 du document d'orientations générales (DOG) du SCoT, qui présente « *Les principaux espaces de développement économique* ».



Illustration 1 – Insertion du projet dans la zone PANDA et la ZAC axe 7 – MRAe – source dossier fond de carte Google Map

### **1.3. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné**

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

- la préservation de la biodiversité, en particulier de la faune ;
- la limitation de l'impact paysager, le projet étant un entrepôt de grande taille et situé à proximité immédiate de l'A7 ;
- la préservation du cadre de vie des riverains ;
- la prise en compte des impacts cumulés, notamment en ce qui concerne la consommation d'espace agricole, en particulier si l'on considère que la présentation successive de projets semblables sur une zone de presque 20 ha, pose, in fine la question de la prise en compte des impacts globaux .

## **2. Qualité du dossier**

Le dossier joint à la demande d'autorisation comprend formellement toutes les pièces prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Cependant, un certain nombre de ces pièces présentent des lacunes très sérieuses, notamment les parties traitant des impacts sur le paysage, la qualité de l'air et les nuisances sonores.

Le dossier intègre le projet et les éléments annexes (constructions liées au projet, zones de circulation revêtues, parking, voiries induites, bassin de récupération des eaux pluviales, phase travaux). En revanche il est peu développé en ce qui concerne le paysage et la justification des choix.

Le volet biodiversité a fait l'objet de demandes de précisions auxquelles le pétitionnaire a répondu à travers un rapport de synthèse. Le niveau de détail de ce dernier est bien proportionné et son élaboration a procédé d'une démarche : « éviter, réduire, compenser » (ERC). Les éléments contenus dans ce rapport de synthèse n'ont pas été repris dans le reste du dossier, amenant parfois une contradiction entre les différentes pièces du dossier. Ce point mérite d'être repris et complété.

De façon générale, le rapport manque de plans, photos et schémas. Ce manque est particulièrement visible dans la partie relative aux impacts paysagers, dans laquelle il n'y a aucune photo. Ce point mérite d'être complété.

### **2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution**

Toutes les thématiques environnementales « pertinentes » ont été abordées de manière proportionnée aux enjeux d'un site localisé dans une zone d'activités en cours de développement, à proximité immédiate de l'autoroute A7.

L'aspect biodiversité a été développé à partir d'une étude réalisée fin 2014 sur l'ensemble de la ZA avant son aménagement. Cette étude a été complétée par deux diagnostics réalisés en 2018 sur l'emprise du projet par un second bureau d'étude spécialisé.

Ces investigations complémentaires ont permis de lever certains doutes au niveau des enjeux faunistiques et floristiques.

L'ensemble des données de ces deux études, a été agrégé dans un rapport de synthèse portant sur les enjeux écologiques relatifs à la faune et la flore du site. Ce rapport montre la présence d'enjeux

écologiques plutôt réduits, avec toutefois la présence de quelques espèces protégées mais communes ou d'espèces à faible enjeu local de conservation. Il comprend un état initial, mis à jour vis-à-vis de la connaissance des espèces végétales et animales présentes sur le site, et une analyse des enjeux écologiques.

Il apparaît que l'impact du projet concerne très majoritairement des surfaces d'habitats peu favorables à la biodiversité. Les terres en culture constituent 84 % de la surface d'assiette du projet.

La description du paysage dans lequel s'inscrit le projet est lacunaire et ne présente ni photo, ni schéma, ce qui ne permet pas d'en faire une analyse convenable. **L'Autorité environnementale recommande d'approfondir ce sujet, notamment en le complétant par des photos et schémas.**

En ce qui concerne le cadre de vie des habitants situés à proximité (des habitations sont situées à environ 40 m au nord-ouest du site, dans la prolongation des habitations du lieu-dit « Le Creux de la Tine », et d'autres habitations sont situées à environ 90 m au nord-ouest), l'état initial reprend les mesures existantes en termes de qualité de l'air (réalisées par Air-Atmo) sur une station située à 8 km au nord-ouest du projet qui ne peut rendre compte de la situation locale. Il n'y a pas de mesure du trafic existant sur les accès au site qui traverse les bourgs d'Albon et du Creux de la Thine.

L'état initial montre également que le projet, bien que concerné par le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Saint-Rambert d'Albon, n'est pas situé dans les zones les plus impactées par ce bruit. En revanche, il est à proximité immédiate de l'A7 et est donc exposé au bruit lié au trafic routier de cet axe. Le dossier présente en annexe les mesures effectuées sur site, qui montrent une prédominance du bruit lié à la circulation de l'A7 dans le bruit ambiant.

L'étude d'impact ne définit pas clairement de scénario de référence. Elle présente cependant l'évolution du site sans mise en œuvre du projet, avec trois scénarios différents, ainsi qu'une rapide comparaison des impacts potentiels de ces trois scénarios par rapport à la mise en œuvre du projet.

**L'Autorité environnementale recommande que l'état initial soit complété, notamment en ce qui concerne les aspects paysagers, qualité de l'air et nuisances sonores.**

## **2.2. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts**

L'étude d'impact a permis d'analyser les effets directs, indirects secondaires du projet tant à court, moyen et long termes, que ces effets soient permanents ou temporaires, à l'exception notable des impacts du projet sur le paysage. S'agissant d'un projet situé dans une ZAC (Axe 7), en perspective, une approche des impacts cumulés aurait mérité d'être conduite, notamment des impacts cumulés liés à l'installation d'autres entrepôts logistiques à proximité.

Les principaux impacts et les mesures prévues pour éviter, réduire et si besoin compenser sont repris ci-dessous.

Le traitement de l'impact potentiel du projet sur le paysage est quasi inexistant. Le dossier ne fait que citer l'unité paysagère dans laquelle s'inscrit le projet, expose rapidement les incidences du projet sur le paysage, sans les expliciter, et ne présente aucune mesure d'évitement ou de réduction concernant ce point. Le rapport ne présente aucune photo, photomontage ou schéma, ce qui ne permet pas de juger de l'incidence de ce projet sur le paysage.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter cette partie, avec l'ajout d'éléments graphiques, permettant de situer le projet dans son contexte paysager et d'un volet précisant les mesures**

## **d'évitement ou de réduction des impacts paysagers à mettre en place.**

En ce qui concerne la biodiversité, le rapport de synthèse sur les enjeux faune flore comporte les propositions de mesures du maître d'ouvrage s'inscrivant dans une logique d'évitement – réduction - compensation (ERC), dans l'objectif de réduire au maximum les impacts du projet sur l'environnement.

Concernant la biodiversité, les mesures prévues sont les suivantes :

- adaptation du calendrier des travaux aux périodes de sensibilité des espèces ;
- mise en défens des zones sensibles ;
- création de haies et bosquets pour maintenir les fonctionnalités écologiques ;
- choix d'essences indigènes de provenance locale ;
- création d'hibernaculum ;
- gestion écologique des espaces verts et interstitiels ;
- accompagnement du chantier par un écologue ;
- suivi de l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction.

En particulier la phase de chantier sera suivie par un écologue qui sensibilisera les intervenants en phase chantier aux enjeux écologiques.

Il en sera de même pour ce qui concerne la mise en œuvre des mesures, durant laquelle le maître d'œuvre sera accompagné d'un expert écologue qui le conseillera d'un point de vue technique : aménagements paysagers, creusement de mares, plantation de haies ...

En phase d'exploitation et dans l'objectif de vérifier l'efficacité des mesures mises en œuvre pour limiter les impacts comme pour engager des actions correctives si nécessaire, il a été défini deux passages par année de suivi par un botaniste et un fauniste, soit 4 jours de terrain par année de suivi (n+1, n+2 et n+3)

Au final, il ressort de la synthèse des données de biodiversité à l'échelle de la ZAC Axe 7 et de l'emprise du projet Argan que les enjeux écologiques sont plutôt réduits, avec toutefois la présence de quelques espèces protégées mais communes en bordure du site ou d'espèces à faible enjeu local de conservation.

Le dossier tient compte de la présence de ces quelques espèces et propose des mesures ERC permettant d'atténuer les impacts plutôt faibles du projet d'aménagement.

Conformément au code de l'environnement, le dossier comporte une évaluation des incidences relatives au site Natura 2000 (FR8201663 : Affluents rive droite du Rhône) localisé à 3 km à l'Ouest du site. L'ensemble des points présentés dans l'étude d'impact et la notice d'incidence, qui n'appelle pas d'observation, permet d'affirmer que le projet n'est pas susceptible d'avoir un impact négatif sur la zone Natura 2000.

En ce qui concerne les impacts sur la qualité de vie des habitants, le projet aura des incidences en termes de rejets atmosphériques, dues principalement à la circulation des véhicules et aux rejets de gaz de combustion des chaudières. Le dossier présente des mesures d'évitement et de réduction de ces rejets, notamment l'arrêt des poids lourds lors des chargements/déchargements et une diminution de la vitesse de circulation. Ces mesures sont destinées à réduire les émissions émises sur le site du projet mais ne concernent pas les émissions dues au trafic de poids lourds entre l'A7 et le site du projet, alors que le dossier indique que le trajet suivi par ces poids lourds passera notamment par le bourg du Creux de la Thine. Le dossier n'a de plus pas étudié la possibilité que les poids lourds arrivent par le Nord<sup>4</sup>, ce qui permettrait d'éviter une partie du bourg.

---

4 En page 67 de l'étude d'impact il est indiqué le chemin parcouru par les poids lourds, qui passe par le centre du bourg du Creux de la Thine.



Le dossier indique que le projet est situé à proximité de deux futurs demi-échangeurs qui devraient être créés au niveau de l'autoroute A7<sup>5</sup>, et précise que cela devrait contribuer à réduire les nuisances liées au trafic des poids lourds sur les routes secondaires. En l'absence de cet échangeur, les impacts du trafic sur les routes secondaires et les habitations à proximité ne sont pas étudiés.

En ce qui concerne les nuisances sonores du projet, celui-ci sera à l'origine de bruit lié à la circulation des camions, et parfois à la mise en place d'équipements tels qu'un compacteur à déchets. Les principales mesures d'évitement et de réduction présentées dans le dossier sont l'arrêt des poids lourds lors des chargements/déchargements et une diminution de la vitesse de circulation, ainsi que l'orientation des quais de chargement à l'opposé des habitations les plus proches.

**L'Autorité environnementale recommande d'étudier les impacts liés au trafic routier (nuisances sonores et rejets atmosphériques, notamment liés au passage des poids lourds dans le bourg du Creux de la Thine) et de compléter l'étude d'impact sur ce point.**

Enfin, en ce qui concerne les eaux pluviales, le dossier indique que celles-ci seront infiltrées en l'absence de pollution. Les paramètres qui ont permis de calculer le temps de concentration et le débit de pointe sont insuffisamment explicités.

Tous les aménagements destinés à réduire ou compenser les différents impacts du projet ont été chiffrés et présentés dans un tableau joint à l'étude d'impact.

### **2.3. Description des solutions de substitution raisonnable et justification des choix retenus**

L'entreprise cliente de la société Argan, souhaite que son nouveau site soit à proximité de celui d'Annonay car une partie du personnel (celui en charge de la logistique) pourrait être invitée à s'y déplacer (30 sur les 40/50 emplois prévus). Entre Annonay et l'A7, en l'absence de terrain propice à l'implantation d'une base logistique, le choix du pétitionnaire s'est porté sur la ZAC Axe 7 d'Albon.

Une étude environnementale, produite à cette échelle, a démontré le caractère limité des enjeux biodiversité sur les terrains concernés. De plus ce choix a été guidé aussi par les décisions du plan autoroutier qui prévoient la création d'une sortie à proximité de ce lieu. A noter que l'externalisation de la logistique de l'entreprise Nutrisanté sur ce nouveau site lui permettra de développer la production.

Le dossier ne présente pas de solution de substitution et justifie les choix (d'emplacement notamment) de façon très sommaire.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter ce point.**

### **2.4. Articulation du projet avec les documents de planification**

Le dossier présente la cohérence du projet avec les orientations définies à travers les documents de planification (PLU, SCoT, SDAGE, SAGE, PPA, PREDD, PDEDD, PPRN et PPRT).

Le dossier indique que le projet n'est pas concerné par les orientations du SCoT des Rives du Rhône. Or, ce SCoT comprend des prescriptions qui s'appliquent directement au projet, notamment :

- veiller à ne pas dégrader l'environnement sonore,

---

5 Cette information est présentée en page 68 de l'étude d'impact « Dans le cadre de l'aménagement de la zone, la communauté de communes Porte de DrômArdèche prévoit, pour 2022, la mise en place de deux demi-échangeurs, l'un qui donnerait sur la vallée touristique de la Galaure, l'autre sur le parc d'activités Nord Drôme Ardèche. »

- maîtriser les impacts liés aux flux de transport induits.

Les dispositions prévues dans l'OAP du PLU d'Albon ne sont pas reprises dans le dossier. L'Autorité environnementale recommande de les décliner à l'échelle du projet et de justifier leur prise en compte.

## 2.4 Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique, de l'étude d'impact présente les enjeux du projet de manière exhaustive et rappelle les mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs du projet. L'absence de plans et schémas le rend néanmoins peu accessible.

Le résumé non technique, comme l'ensemble des pièces du dossier, n'a pas été mis à jour avec les compléments versés au dossier, ce qui le rend incohérent avec ces derniers. Pour une parfaite information du public, l'Autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique avec ces éléments.

Le résumé de l'étude des dangers rappelle les scénarios qui ont été retenus après l'analyse des risques conduite. Il précise sous forme de tableau de synthèse les zones de dangers résultant des modélisations de l'incendie de chacune des différentes cellules. Les résultats sont parfaitement visualisables sur les plans présentés dans le résumé.

## 3. Conclusion

**En l'état, cette étude d'impact ne permet pas une information complète du public, à l'exception des éléments concernant les milieux naturels.** Sur cette thématique, les mesures proposées dans la partie 2.2 devront être reprises dans l'autorisation environnementale.

La présence d'une aire de repos pour l'avifaune a bien été ciblée et l'incertitude relative à la présence d'une aire potentielle de nidification de l'oedicnème criard a été levée, notamment après les compléments apportés, suite aux observations émises lors de l'analyse de la version initiale de la demande d'autorisation. Le niveau de détail de ces études est proportionné et leur élaboration a procédé d'une démarche, éviter, réduire, compenser. En ce sens les mesures prises pour éviter les impacts et les réduire peuvent être considérées comme satisfaisantes compte-tenu de la nature du projet.

Concernant le paysage, les dispositions prévues dans l'OAP du PLU d'Albon ne sont pas reprises. Elles concernent la limite Est du site et visent à mettre en place à minima une séquence plantée en filtre végétal dense (hautes et moyennes tiges) et une zone paysagère sur 70 m depuis l'axe de l'autoroute A7. Elles visent également à préserver les haies de platane le long de la route des Platanes.

Concernant le trafic, les impacts liés au trajet entre l'A7 et le site du projet sont à compléter. Des mesures d'évitement et de réduction doivent être définies, en particulier au regard des impacts cumulés avec les projets voisins.

**L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'étude d'impact de manière approfondie en particulier sur le paysage et les impacts liés au trafic routier.**