



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité  
environnementale sur le projet de plateforme logistique  
porté par la société Argan sur la commune de Montélimar  
(26)**

**Avis n° 2022-ARA-AP-1316 et 2022-  
ARA-AP-1318**

**Avis délibéré le 29 mars 2022**

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

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 29 mars 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plateforme logistique porté par la société Argan sur la commune de Montélimar (26).

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, , Igor Kisseleff, 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 les 9 février et 14 février 2022, par les autorités compétentes pour délivrer le permis de construire et l'autorisation environnementale 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 la Drôme, 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 en dates respectivement des 24 décembre et 13 décembre 2021.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.**

**Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

## Synthèse de l'Avis

La société Argan projette la réalisation d'une plateforme logistique de 29 000 m<sup>2</sup> d'emprise au sol, sur 8,4 ha, au sud de la commune de Montélimar, au sein de la ZAC des portes de Provence. Le site du projet est localisé à proximité de la route nationale 7. Plusieurs habitations et une crèche se trouvent à environ 100 mètres du site.

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

- la qualité de l'air et le bruit du fait du trafic routier généré dans un secteur comportant des habitations et une crèche à quelques dizaines de mètres ainsi que des zones plus densément peuplées, plus éloignées, mais situées le long des axes de circulation qui seront empruntés par les poids-lourds ;
- la ressource en eau compte tenu de la gestion envisagée des eaux usées et pluviales du site ;
- les milieux naturels et la biodiversité au regard de la présence d'espèces protégées ;
- les risques, notamment sanitaires du fait de la pollution générée par le projet, ou d'incendie ;
- la consommation d'espaces ;
- le changement climatique et la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre .

L'étude d'impact traite de thématiques environnementales pertinentes au regard des caractéristiques du projet et annonce des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser une partie des impacts du projet sur l'environnement.

Cependant, elle n'étudie pas correctement les incidences du trafic généré par le projet, notamment en termes de bruit et de qualité de l'air. En effet, d'une part l'usage futur du bâtiment n'étant pas encore totalement défini, cela devrait conduire le maître d'ouvrage à se fonder sur des hypothèses majorantes, ce qui n'est pas le cas, et d'autre part, l'étude ne quantifie pas les émissions de polluants atmosphériques liées au projet.

De plus, malgré les mesures annoncées par le porteur de projet pour réduire les incidences attendues de l'activité de cette plateforme, le dossier n'écarte pas de possibles incidences liées à la proximité de ce type d'installation avec une crèche.

Par ailleurs, les incidences cumulées avec les projets logistiques localisés à quelques kilomètres au sud dans la ZAC des éoliennes de Donzère ont été insuffisamment étudiées.

Le dossier ne présente pas de bilan carbone et n'évalue pas les émissions de gaz à effet de serre du fait du projet. L'inscription du projet dans les objectifs de la stratégie nationale bas carbone et sa contribution à leur atteinte ne sont pas explicitées.

Enfin, le porteur de projet n'a pas tiré parti des précédentes recommandations de l'Autorité environnementale concernant son projet logistique aindinois de Saint-Jean-sur-Veyre, Bâgé-Domartin et Saint-Cyr-sur-Menthon<sup>1</sup>. En effet, il présente ici un dossier identique en de nombreux points et comportant les mêmes lacunes.

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

---

<sup>1</sup> Lien vers cet avis sur le site internet de la MRAe Auvergne-Rhône-Alpes:  
[http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021apara116\\_logistique\\_argan\\_st-jean-sur-veyre\\_01.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021apara116_logistique_argan_st-jean-sur-veyre_01.pdf)  
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
projet de plateforme logistique porté par la société Argan sur la commune de Montélimar (26)  
Avis délibéré le 29 mars 2022

# Sommaire

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation du projet.....	5
1.3. Procédures relatives au projet.....	7
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	7
<b>2. Analyse de l'étude d'impact.....</b>	<b>7</b>
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	8
2.1.1. Cadre de vie.....	8
2.1.2. Ressource en eau.....	9
2.1.3. Milieux naturels et biodiversité.....	10
2.1.4. Risques.....	11
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. Cadre de vie.....	12
2.3.2. Ressource en eau.....	15
2.3.3. Milieux naturels et biodiversité.....	16
2.3.4. Contribution du projet au changement climatique.....	17
2.3.5. Effets cumulés avec d'autres projets.....	17
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	18
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	18
<b>3. Étude de dangers.....</b>	<b>19</b>

# Avis détaillé

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

### 1.1. Contexte

Le projet, objet du présent avis, concerne la création par la société Argan d'un bâtiment destiné à la location pour des professionnels de la logistique ou de l'entreposage de produits de la grande distribution ou de la grande consommation, sur la commune de Montélimar, dans le département de la Drôme, en limite de la commune de Châteauneuf-du-Rhône, et entre la route nationale 7 à l'Est et le canal de dérivation du Rhône.

Cet entrepôt logistique est envisagé dans la zone d'activités des Portes de Provence qui a fait l'objet d'une autorisation environnementale le 15 novembre 2012.

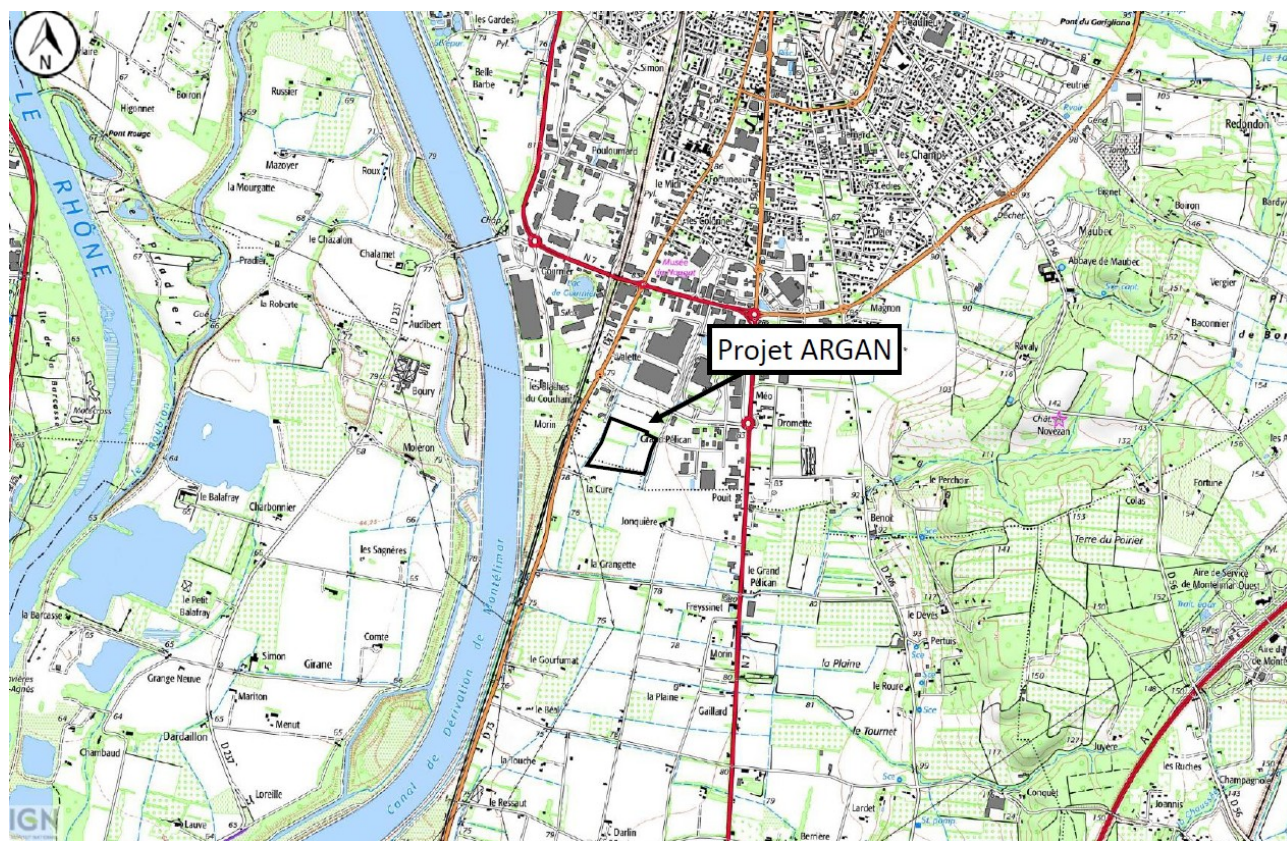


Figure 1: Localisation du projet sur la commune de Montélimar (source: document PJ1 du dossier d'Autorisation environnementale : plan de situation)

Les habitations les plus proches ainsi qu'une crèche sont localisées à quelques dizaines de mètres à l'ouest et au sud du site.

### 1.2. Présentation du projet

Le projet logistique, envisagé sur un terrain d'une superficie de 8,4 hectares environ, comprend la réalisation d'un bâtiment d'une emprise au sol de près de 29 000 m<sup>2</sup> et d'une hauteur à l'acrotère d'environ 14 mètres. Il comprend quatre cellules de stockage de 7 250 m<sup>2</sup> chacune, des bureaux

et des locaux sociaux, des locaux techniques comprenant une chaufferie, ainsi qu'une centrale photovoltaïque sur une partie de la toiture (5 900 m<sup>2</sup>) pour de l'autoconsommation<sup>2</sup>. Il comprend également la réalisation de voiries et d'espaces de stationnement pour les véhicules légers (158 places) et les poids lourds en face des quais de déchargement, ainsi que des bassins de rétention des eaux pluviales et des espaces verts.

Le bâtiment est envisagé pour le stockage de « *biens de la grande distribution, industrie cosmétique, parapharmacie, industrie manufacturière, ameublement* »<sup>3</sup>. Cependant, la nature de la ou des entreprises qui s'y planteront n'est pas encore connue, le porteur de projet indiquant la possibilité de louer le bâtiment à plusieurs sociétés. Il prévoit néanmoins a minima la possibilité d'un effectif total de 150 personnes, mais ne conclut pas, sur le mode de fonctionnement du site (2 x 8h ou 3 x 8h)<sup>4</sup> indiquant sans certitude la possibilité d'horaires d'ouverture allant de 5 h à 22 h pour l'entrepôt et de 8 h à 17 h pour la partie bureaux.



Figure 2: Plan du projet (Source: document PJ7 résumé non technique du projet)

- 2 « L'électricité produite sera partiellement utilisée en autoconsommation, et couvrira environ 30% des besoins en électricité du bâtiment » Source : EI, p.180
- 3 « Ces marchandises sont par exemple des articles de sport, des textiles, des jouets, des meubles, du matériel électroménager, des produits d'hygiène et d'entretien...La nature des marchandises stockées sera déterminée en fonction des contrats de locations passés entre la société ARGAN et ses futurs clients-exploitants. » Source : dossier
- 4 « Effectif : L'effectif du site va dépendre du type d'activité qui sera développée dans les bâtiments. L'effectif sera augmenté si des activités de préparation de commande ou d'assemblages de colis sont nécessaires. Le projet prend en compte un effectif prévisionnel à la mise en exploitation des bâtiments de 150 personnes. Rythme d'activité : L'exploitation prévisionnelle du site pourra se faire de façon continue avec un travail en 2 x 8h voire 3 x 8h. De manière macroscopique, les horaires sont les suivants : 5h-22h, sauf pour les bureaux (8h/17h), six jours sur sept. Selon les besoins et la saisonnalité, les horaires de fonctionnement sont variables et pourront ponctuellement, en période de pointe, correspondre à une ouverture 24h/24. Ces informations dépendront des futurs locataires. » Source : dossier

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

Ce projet est soumis à une procédure d'enregistrement au regard de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Cependant, ayant été soumis à évaluation environnementale le 3 septembre 2021 à la suite d'un examen au cas par cas, il fait désormais l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale<sup>5</sup> incluant notamment une procédure de demande de dérogation à la destruction et au dérangement d'espèces protégées.

Le projet fait par ailleurs l'objet d'une demande de permis de construire au titre du code de l'urbanisme.

L'Autorité environnementale a été saisie simultanément pour chacune de ces deux procédures.

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

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

- la qualité de l'air et le bruit, du fait du trafic routier généré dans un secteur comportant des habitations et une crèche à quelques dizaines de mètres, ainsi que des zones plus densément peuplées, plus éloignées, mais situées le long des axes de circulation qui seront empruntés par les poids-lourds ;
- la ressource en eau, compte tenu de la gestion envisagée des eaux usées et pluviales du site ;
- les milieux naturels et la biodiversité, au regard de la présence d'espèces protégées ;
- les risques, notamment sanitaires du fait de la pollution générée par le projet, ou d'incendie ;
- la consommation d'espaces ;
- le changement climatique et la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre .

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

De manière générale, sur le fond, l'étude d'impact identifie bien l'ensemble des enjeux environnementaux liés à la réalisation du projet. Elle rappelle, pour chacun de ces enjeux, les textes réglementaires de référence lorsqu'ils existent, ce qui facilite la compréhension des sujets pour le public. Cependant, elle aborde également beaucoup d'aspects réglementaires ou de thématiques qui ne concernent pas le projet<sup>6</sup> ce qui ajoute beaucoup de pages inutiles au dossier et en complique la lecture.

---

5 En effet, en application de l'article L512-7-2 du code de l'environnement « *Le préfet peut décider que la demande d'enregistrement sera instruite selon les règles de procédure prévues par le chapitre unique du titre VIII du livre Ier pour les autorisations environnementales :*

*1° Si, au regard de la localisation du projet, en prenant en compte les critères mentionnés à l'annexe III de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, la sensibilité environnementale du milieu le justifie ;*

*2° Ou si le cumul des incidences du projet avec celles d'autres projets d'installations, ouvrages ou travaux situés dans cette zone le justifie ;*

*3° Ou si l'aménagement des prescriptions générales applicables à l'installation, sollicité par l'exploitant, le justifie ;*

*Dans les cas mentionnés au 1° et au 2°, le projet est soumis à évaluation environnementale. Dans les cas mentionnés au 3° et ne relevant pas du 1° ou du 2°, le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale.*

*Le préfet notifie sa décision motivée au demandeur, en l'invitant à déposer le dossier correspondant. Sa décision est rendue publique. »*

6 C'est le cas notamment d'un certain nombre de servitudes d'utilité publique relatives aux risques ou encore des périmètres de protection de monuments historiques.

## **L'Autorité environnementale recommande de limiter l'étude d'impact aux sujets concernant directement le projet.**

Par ailleurs, les imprécisions du dossier quant au mode d'exploitation future (cf paragraphe 1,2 du présent avis et incertitudes quant aux horaires de fonctionnement) de la plateforme logistique rendent plus complexe l'évaluation des incidences du projet, en particulier en période nocturne.

Enfin, le dossier présenté est similaire en de nombreux points à celui concernant un autre projet logistique de cette société sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyre, Saint-Cyr-sur-Menthon, et Bâgé-Domartin, dans le département de l'Ain. La société n'a pas pris en compte les recommandations faites par la MRae dans le cadre de cet autre projet et le dossier présente par conséquent les mêmes carences.

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

#### **2.1.1. Cadre de vie**

Le dossier indique que les habitations dispersées les plus proches du site du projet sont localisées à une centaine de mètres à l'ouest et au sud du site, dispersées au sein de parcelles agricoles sur les communes de Montélimar et Châteauneuf-du-Rhône. Le nord et l'est du site appartiennent à la zone d'activités. Le dossier localise également les établissements recevant du public (ERP) les plus proches et rappelle la présence de la crèche immédiatement à l'ouest<sup>7</sup> du site sans pour autant mettre suffisamment en exergue l'enjeu sanitaire qu'elle représente au regard de la nature du projet. Il qualifie cet enjeu de modéré ce qui semble sous évalué au regard de la sensibilité des jeunes enfants à la pollution de l'air.

L'Autorité environnementale recommande de justifier ou à défaut de réévaluer la qualification de l'enjeu de santé humaine représenté par la crèche voisine du site.

En matière de trafic routier, le dossier rappelle que Montélimar est desservie par les voies routières d'ampleur que sont la route nationale 7 et l'autoroute A7, à proximité du site. Les trafics routiers empruntant ces axes sont très importants, respectivement supérieurs à 20 000 et à 50 000 véhicules par jour.

Le secteur est par conséquent identifié comme situé en zone exposée à l'altération de la qualité de l'air dans le Sraddet<sup>8</sup> de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Le dossier présente des données de qualité de l'air sur Montélimar issues du site internet de l'association ATMO Auvergne-Rhône-Alpes<sup>9</sup>, aucune station de mesure de la qualité de l'air n'étant localisée à proximité immédiate du site du projet. Ces données concernent les concentrations atmosphériques en dioxyde d'azote, en ozone et en particules fines qui sont comparées aux valeurs limites à ne pas dépasser pour limiter leur impact sur la santé des populations exposées et met en évidence une problématique récurrente en matière d'ozone.

Cependant, les références utilisées dans le dossier pour caractériser la qualité de l'air ne sont pas à jour des dernières recommandations de l'organisation mondiale de la santé (OMS)<sup>10</sup>. Le dossier considère ainsi une absence de danger en termes d'oxydes d'azote alors que la concentration

7 Cf carte de l'étude d'impact, p.78

8 Schéma régional d'aménagement, de développement durable, et d'égalité des territoires.

9 « *Atmo Auvergne-Rhône-Alpes est l'observatoire agréé par le Ministère de la Transition écologique et solidaire, pour la surveillance et l'information sur la qualité de l'air en Auvergne-Rhône-Alpes.* » Source : <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr>

10 <https://www.santepubliquefrance.fr/les-actualites/2021/pollution-de-l-air-l-oms-revise-ses-seuils-de-reference-pour-les-principaux-polluants-atmospheriques>



moyenne annuelle en dioxyde d'azote est de  $12\mu\text{g}/\text{m}^3$  ce qui est déjà supérieur aux valeurs limites préconisées par l'OMS. Les particules fines  $\text{PM}_{10}^{11}$  atteignent quant à elles la valeur limite préconisée par l'OMS et les  $\text{PM}_{2,5}$  les dépassent. Le dossier sous estime ainsi l'enjeu en matière de qualité de l'air lorsqu'il le qualifie de modéré<sup>12</sup>.

**L'Autorité environnementale recommande de réaliser des mesures de la qualité de l'air en périphérie du site du projet (au niveau de la crèche en particulier), de confronter les concentrations de l'air en polluants atmosphériques aux dernières recommandations de l'OMS, et de revoir le cas échéant les conclusions de l'étude d'impact quant à l'enjeu local en matière de qualité de l'air et de santé humaine.**

L'étude d'impact présente également les caractéristiques météorologiques de la zone, notamment en matière de vents<sup>13</sup>, données devant contribuer à l'évaluation des incidences du projet en matière d'émissions atmosphériques ou encore de bruit. Les vents sont principalement de secteur Nord/Nord-Est.

Le contexte sonore du site est marqué par le trafic routier, par la ligne TGV localisée à environ 200 mètres à l'ouest du site ou encore par les activités industrielles voisines. Une étude de ce contexte sonore a été menée dans le cadre du projet notamment au niveau de deux habitations proches du site (zones à émergence réglementée<sup>14</sup>) ainsi qu'en limite de site non loin de la crèche. L'étude d'impact indique que les résultats de cette étude mettent en évidence un bruit de fond important à l'ouest du site principalement du fait du trafic empruntant la route départementale 73.

Enfin, en matière de paysage les pièces du dossier, et en particulier les photographies insérées dans le dossier de permis de construire<sup>15</sup>, ne présentent pas des points de vue depuis des endroits fréquentés par le public, autres que des voiries.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en illustrant l'état initial du paysage par des photographies prises depuis les habitations alentours ou encore la crèche voisine.**

### 2.1.2. Ressource en eau

En matière d'eaux souterraines, le dossier indique que le site du projet est localisé au droit de deux masses d'eau superposées dont celle des « *Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône* » qui est à l'affleurement et dont les données du Sdage de la région Auvergne-Rhône-Alpes indiquent un bon état chimique et quantitatif en 2015. Il indique également que le site est situé en dehors de tout périmètre de protection de captage pour l'alimentation en eau potable.

---

11 Particules fines de moins de 10 micromètres de diamètre

12 cf tableau bilan de l'état initial de l'environnement, étude d'impact, p.94

13 Données issues de la « *station météorologique de Montélimar-Ancône (statistiques 2002-2021) située 6,2 km à vol d'oiseau au nord du projet* » source : dossier

14 « zones à émergence réglementée :

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

15 Pièces PC7 et PC8

Concernant les eaux superficielles, l'étude d'impact met en évidence la présence, sur la partie ouest du site, d'un fossé de gestion des eaux pluviales de la ZAC et rejoignant le bassin d'infiltration des eaux pluviales de celle-ci. En revanche, les cours d'eau ou plans d'eau les plus proches sont localisés à plus de 500 mètres<sup>16</sup>.

### 2.1.3. Milieux naturels et biodiversité

Le projet est situé en dehors des périmètres réglementaires et d'inventaires relatifs à la protection de la biodiversité<sup>17</sup>. En revanche, le Sraddet de la région Auvergne-Rhône-Alpes localise le site au sein d'un corridor écologique<sup>18</sup> de la trame verte<sup>19</sup> situé entre les départements de l'Ardèche et de la Drôme. Le dossier relève l'importance de ce corridor écologique localisé à proximité immédiate de l'agglomération de Montélimar qui contraint les déplacements de la faune.

En matière de milieux naturels, bien que le dossier rappelle que l'inventaire des zones humides du département de la Drôme et le portail des zones humides de la région Auvergne-Rhône-Alpes n'identifient pas de zone humide sur le site, les inventaires menés sur le terrain dans le cadre du dossier, dont la méthodologie est correctement présentée, ont permis de mettre en évidence trois zones humides pour une surface totale de 1,65 hectare. Elles se trouvent notamment au niveau du bassin de rétention existant sur le site, ainsi que le long du fossé longeant le site à l'est et au niveau d'une dépression qui aurait été favorisée, selon le dossier, par les fouilles archéologiques qui ont été conduites sur le terrain.

Au total, le dossier indique la présence de 22 types d'habitats naturels différents avec également la présence de haies et indique que les principaux enjeux concernent les « *nappes amphibies et flottantes et cressonnières à Ache neuve* », habitat localisé au niveau du fossé en limite ouest du site, ainsi que les zones de « *végétations pionnières des gazons amphibies à petites annuelles sur des sols oligotrophes à mésotrophes modérément inondables* » au sud-est.

Concernant la flore, les inventaires menés sur le terrain ont permis d'identifier 130 espèces dont la Chlore non perfoliée considérée comme en danger sur la liste rouge des espèces menacées en France et pour laquelle le dossier retient un enjeu fort. Ils ont également mis en évidence la présence de 10 espèces exotiques envahissantes qui constitueront un enjeu de bonne gestion en phase de travaux.

Enfin, en termes de faune, 75 espèces d'oiseaux fréquentent le site dont notamment le Moineau friquet, classé comme en danger sur la liste rouge nationale des espèces menacées et vulnérables, et sur la liste rouge régionale. Ce dernier niche sur le site qui constitue également une

---

16 « - Un affluent du ruisseau de la Raille qui s'écoule à environ 900 m au Sud du terrain

- Le Lac de Gournier situé à environ 650 m au Nord-Ouest du terrain

- Le canal de dérivation de Montélimar, situé à environ 500 m à l'Ouest du site, rattaché au Rhône.

- Le Jabron de souspierre à sa confluence avec le Roubion s'écoulant à environ 3 km au Nord du site et relié au Roubion du Jabron du Rhône. » Source : dossier d'étude d'impact

17 Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff), zone NATURA 2000, arrêté préfectoral de protection de biotope, etc.

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

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

zone d'alimentation pour d'autres espèces à enjeux telles que le Circaète Jean le Blanc, l'Hirondelle rustique, le Faucon crécerelle, ou encore l'Alouette des champs.

Douze espèces de chiroptères ont été identifiées et le dossier retient un enjeu fort pour le Minioptère de Schreibers et le Grand Rhinolophe du fait de leur statut de conservation. Les haies et les fourrés du site présentent un intérêt pour ces derniers. Par ailleurs, le dossier indique la présence de gîtes potentiels pour d'autres espèces de chauves-souris dans des vieux arbres, et des zones de chasse liées aux zones humides.

Neuf autres espèces de mammifères ont également été identifiées sur le site, dont le renard roux, le chevreuil, le sanglier, ou encore le ragondin ce qui témoigne de l'existence du corridor écologique identifié par le Sraddet et de la contribution des haies et des zones humides à celui-ci.

Le dossier mentionne enfin la présence de quatre espèces de reptiles, de deux espèces d'amphibiens<sup>20</sup>, et de 63 espèces d'insectes et autres arthropodes avec notamment un enjeu fort pour l'Agrion de mercure<sup>21</sup> et la Decticelle des ruisseaux<sup>22</sup>.

La localisation de l'ensemble des observations relatives aux milieux naturels et à la biodiversité est correctement illustrée par le dossier.

#### **2.1.4. Risques**

Le dossier indique que le terrain d'assiette du projet est concerné par le périmètre d'une servitude d'utilité publique relative aux zones de danger, en périphérie d'une canalisation de transport et de distribution de gaz naturel traversant la commune de Montélimar.

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

Il ressort du dossier que la principale raison du choix de la localisation du projet est celle de la proximité des grands axes routiers que sont l'autoroute A7 et la route nationale 7, lesquels ont la capacité « *d'absorber le trafic supplémentaire généré par le projet* »<sup>23</sup>. Le dossier présente des carences dans la justification de la nécessité de cette plateforme au regard des nombreux entrepôts logistiques propriétés du porteur de projet à travers la France, ainsi que de ceux en projet<sup>24</sup>, mais également au regard de l'ensemble des entrepôts de logistique existants dans ce secteur géographique, et de leur taux d'occupation. D'autre part, il n'apporte aucune démonstration à l'affirmation selon laquelle l'entrepôt « *va permettre de répondre à une activité en expansion dans un secteur propice pour des entreprises locales et nationales en recherche concrète d'immeubles logistiques pour accompagner leur développement* »<sup>25</sup>. Pour l'Autorité environnementale, cette justification est contredite par le fait que la destination précise du projet n'est pas arrêtée, le porteur de projet indiquant qu'il ne sait pas encore s'il louera son entrepôt à une ou plusieurs entreprises, dont il ne connaît semble-t-il ni l'identité ni le secteur d'activité, ainsi que par l'interrogation qui demeure quant à l'exploitation en continu du bâtiment ou seulement de 5 h à 22 h.

---

20 Crapaud calamite et grenouille verte

21 Libellule

22 Sauterelle

23 Cf EI, p.195

24 Cf Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale sur projet de création d'une plateforme logistique porté par la société Argan sur les communes de Saint-Jean-sur-veyre, Bâgé-Dommartin et Saint-Cyr-sur-Menthon (01) : [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021apara116\\_logistique\\_argan\\_st-jean-sur-veyre\\_01.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2021apara116_logistique_argan_st-jean-sur-veyre_01.pdf)

Le porteur de projet indiquait posséder «une centaine d'entrepôts en France totalisant 3 millions de m<sup>2</sup>»

25 Cf EI, p.195

Le dossier n'explique pas comment le projet s'inscrit dans les engagements nationaux relatifs à la neutralité carbone et au zéro artificialisation nette et va contribuer à l'atteinte de leurs objectifs.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une justification plus argumentée du besoin de cette plateforme logistique.**

**L'Autorité environnementale recommande de produire les alternatives étudiées et de justifier le choix du parti retenu, et d'expliquer comment le projet s'inscrit dans les engagements nationaux relatifs à la neutralité carbone et au zéro artificialisation nette.**

Par ailleurs, la justification d'une implantation, en milieu naturel, ne permettant en outre pas le recours au transport ferroviaire pourtant moins impactant pour l'environnement doit être étayée dans un contexte de nécessaire réduction des gaz à effets de serre et de réduction de l'impact carbone, s'inscrivant ainsi dans le respect des règles du Sraddet en la matière.

Aucune alternative au transport de marchandises par poids lourds n'est étudiée, qu'il s'agisse du ferroutage ou du transport par voie fluviale qui sont pourtant envisageables dans ce secteur géographique de la vallée du Rhône.

**L'Autorité environnementale recommande de justifier l'absence de réflexion ou de possibilité d'une implantation du projet sur un site déjà imperméabilisé et potentiellement raccordable ou raccordé au réseau ferré.**

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

#### **2.3.1. Cadre de vie**

En phase de chantier, le dossier prévoit plusieurs mesures afin de réduire les incidences potentielles du projet telles que l'envol de poussières avec par exemple, l'arrosage des pistes d'accès et des zones de travaux en période sèche. En revanche, il ne présente pas de mesures destinées à réduire le bruit et les vibrations générées par le chantier, au regard de la présence toute proche de la crèche à l'ouest.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par la définition de mesures propres à réduire les nuisances du chantier sur la crèche, notamment en matière de bruit et de vibrations.**

En phase d'exploitation, le dossier indique que le projet générera un trafic routier quotidien de 75 poids lourds et de 150 véhicules légers. Il précise que ce trafic induit ne représentera que 0,6 % du trafic total de l'autoroute A7, et 1,5 % du trafic de la route nationale 7. Il met l'accent, étude de trafic à l'appui, sur le fait que ces voiries sont en capacité d'absorber cette augmentation de trafic, notamment au niveau du giratoire d'accès au péage de Montélimar sud, localisé sur la RN7. Cette étude de trafic tient compte des trafics envisagés du fait des projets de plateformes logistiques des sociétés ITM<sup>26</sup> et LIDL<sup>27</sup> dans la ZAC des éoliennes sur la commune de Donzère. Cependant,

---

26 Cf avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes relatif au projet de plateforme logistique – base de Donzère présenté par la société ITM Logistique Alimentaire Internationale sur la commune de DONZERE (département de la Drôme) :

<https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20191008-avis-vs.pdf>

27 Cf avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale sur le projet de plateforme logistique pour le stockage de marchandises non alimentaires présenté par la société LIDL SNC sur la commune de Donzère (26) :

[http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210525\\_aparaxx\\_logistiquelidl\\_donzere\\_deliberev1.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210525_aparaxx_logistiquelidl_donzere_deliberev1.pdf)

l'étude d'impact se base sur une activité exercée dans l'entrepôt du lundi au samedi de 5 heures à 22 heures. L'Autorité environnementale rappelle que ce scénario n'est qu'hypothétique dans la mesure où le porteur de projet envisage aussi une possibilité de fonctionnement en continu, et ne connaît pas encore la nature et donc les besoins de la ou des entreprises qui viendraient s'implanter dans le bâtiment. Ainsi, aucun élément du dossier ne permet de garantir que les données retenues quant au trafic potentiellement généré par ce projet sont majorantes, les hypothèses présentées n'étant pas fondées sur des éléments tangibles.

**L'Autorité environnementale recommande de préciser de manière argumentée si les hypothèses de trafic retenues sont bien maximisantes et, dans le cas contraire, de corriger cette étude de trafic.**

D'autre part, pour l'Autorité environnementale, l'enjeu ne concerne pas tant les incidences du projet sur la fluidité du trafic que celles sur les riverains de ces voiries, en matière notamment de qualité de l'air, de bruit, et de vibrations, ce que le dossier n'étudie pas suffisamment. S'il indique bien les zones de circulation des poids lourds sur le site<sup>28</sup>, ainsi que les modalités d'accès au site, il ne prend pas en considération les zones habitées traversées par ce trafic au-delà des abords immédiats du futur entrepôt.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des incidences du trafic routier généré par le projet sur les riverains des voiries empruntées, notamment en termes de qualité de l'air, de bruit, et de vibrations et de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser.**

Concernant le trafic routier lié aux transports des salariés, le dossier indique prévoir des abris à vélo, alors qu'à l'évidence, aucun itinéraire cyclable sécurisé ne rejoint le site. Par ailleurs, l'Autorité environnementale note que le projet prévoit autant de places de stationnements pour les voitures que de salariés sur le site, ce qui illustre bien que le recours aux modes de déplacements doux et aux transports en commun n'est pas sérieusement envisagé.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par la définition d'une politique volontariste de déplacements des usagers du site de moindre impact sur l'environnement.**

Au sujet des incidences du projet sur la qualité de l'air, le dossier indique qu'elles seront liées notamment au fonctionnement de la chaudière au gaz naturel et surtout aux gaz d'échappement des véhicules circulant en relation avec le site. Cependant, il se contente d'évaluer les émissions liées au seul kilomètre parcouru sur le site par les poids lourds<sup>29</sup> et conclut que celles-ci sont négligeables au regard du contexte local sous influence des voiries à grande circulation, alors qu'elles représentent dans tous les cas un apport supplémentaire de polluants sur la zone. De plus, pour l'Autorité environnementale, cette comparaison n'a pas de sens et il s'agit d'évaluer l'impact de l'intégralité des trajets parcourus par ces poids lourds, tant en import qu'en export de marchandises et produits.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation précise des émissions atmosphériques totales liées au fonctionnement du site, incluant**

---

28 « Les Poids-Lourds ne circuleront pas sur l'ensemble de la périphérie du bâtiment, mais uniquement en façades Est et Nord (seule la voie engins fait le tour du bâtiment), afin de limiter les nuisances envers les écosystèmes présents dans la zone à enjeux écologiques en partie Sud du terrain (Cf dossier de demande de dérogation « espèces et habitats protégés » Source : étude d'impact

29 Cf EI, p.132

## **L'intégralité des trajets parcourus par les poids lourds et ceux des 150 véhicules qui seront accueillis sur le site.**

De même, l'évaluation des risques sanitaires présentée par le dossier est insuffisante. Pour l'Autorité environnementale les conclusions de cette dernière sont à relativiser, celle-ci se contentant d'affirmer que « *compte tenu des futures activités réalisées sur le site, ainsi que des dispositions techniques et organisationnelles mises en œuvre, les émissions associées aux activités de l'établissement seront maintenues dans les limites réglementaires* »<sup>30</sup>. Elle ne fait que lister les principaux polluants atmosphériques susceptibles d'être générés par le projet sans quantifier leurs émissions et affirme sans aucune démonstration que cet « *inventaire [...] montre que le projet a des effets très limités sur la santé des riverains. En effet, d'une part, ce projet ne présente pas de risques sanitaires sur son environnement, et d'autre part, de la même façon que le projet a été élaboré dans le souci de respecter les principes de précaution vis-à-vis de l'environnement, les mêmes règles concourent à minimiser les effets du projet sur la santé.* »<sup>31</sup> Cet inventaire ne mentionne par ailleurs pas les particules fines émises par le trafic routier ce qui, pour l'Autorité environnementale, est une lacune grave.

**L'Autorité environnementale recommande de réaliser une évaluation des risques sanitaires, sur la base des normes OMS, qui tienne compte de l'état de la qualité de l'air actuel sur la zone, de toutes émissions supplémentaires (dont les PM fines et ultrafines) générées par l'activité de la plateforme et le trafic routier associé, ainsi que des caractéristiques aérologiques de la zone, et de la présence d'une crèche à proximité.**

En termes de nuisances sonores, l'étude d'impact indique qu'elles pourront être liées aux allées et venues des poids lourds, ainsi qu'au chargement et au déchargement de ceux-ci. Une étude acoustique a été menée pour évaluer les incidences du projet sur les zones à émergence réglementée les plus proches<sup>32</sup> (ZER : habitations et crèche). Le dossier indique que cette étude a pris en compte le trafic des voitures et des poids lourds lié au site, ainsi que les extracteurs d'air en toiture. En revanche, elle ne semble pas avoir pris en compte le chargement et le déchargement des camions alors que le dossier indique pourtant qu'ils seront source de bruit.

**L'Autorité environnementale recommande de revoir l'étude acoustique, dans le cas où celle-ci n'intégrerait pas le chargement et le déchargement des camions.**

Le dossier conclut que les exigences réglementaires en matière de bruit seront respectées au niveau des ZER étudiées. L'Autorité environnementale rappelle que le respect de la réglementation n'induit pas l'absence de nuisances et d'effets sur la santé et constate d'ailleurs que les résultats présentés montrent une émergence allant de 3,1 dB à 3,8 dB de nuit pour les habitations localisées à l'ouest ce qui est très proche de la limite réglementaire de 4 Db. Par ailleurs, l'étude acoustique met en évidence une émergence de jour liée au projet de 3,2 dB au niveau de la crèche, soit de nouveau un niveau relativement proche de la limite réglementaire de 4 dB, ce qui conforte la nécessité de mettre en place des mesures de réduction efficaces.

---

30 Cf EI, p.156

31 Cf EI, p.157

32 ZER : « zones à émergence réglementée :

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

L'étude d'impact liste plusieurs mesures devant être prises pour limiter l'impact sonore du projet avec notamment une vitesse réduite à 30 km/h pour les poids lourds sur le site, l'arrêt de leurs moteurs pendant les opérations de chargement et de déchargement, ou encore l'absence de sirènes périodiques au niveau des bâtiments. Cependant, elle n'indique pas si ces mesures sont déjà intégrées par l'étude acoustique qui a été menée, ou si elles sont susceptibles d'impliquer une révision à la baisse des émergences annoncées. Par ailleurs, elle n'aborde pas l'éventualité de réaliser des merlons ou des murs anti bruit entre le site et les zones vulnérables les plus proches.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en précisant si les mesures de réduction des nuisances sonores évoquées ont été intégrées dans l'étude acoustique du projet. Elle recommande également de prévoir des mesures complémentaires de réduction du bruit pour les zones vulnérables.**

En matière d'impact paysager, le dossier développe longuement de manière littérale les choix architecturaux et d'aménagement prévus sur le terrain. Cependant, l'étude d'impact et les photomontages du dossier de permis de construire ne présentent pas l'aspect futur du site depuis des endroits fréquentés par le public autres que des voiries.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en illustrant l'aspect futur du site par des photomontages réalisés depuis les habitations alentours ou encore la crèche voisine.**

### **2.3.2. Ressource en eau**

Le dossier prévoit plusieurs mesures pour éviter les incidences sur la ressource en eau en phase de chantier avec notamment la réalisation en priorité des bassins de rétention des eaux pluviales, la distribution de kits anti pollution dans les engins de chantier, ou encore le ravitaillement en carburant des engins de chantier sur des zones étanches.

En phase d'exploitation, le dossier indique que le site sera alimenté en eau potable par le réseau public pour les besoins sanitaires et la défense incendie. Les eaux usées du site seront rejetées en direction de la station d'épuration de Montélimar. Celles-ci comprendront les eaux de lavage des sols de l'entrepôt et du matériel. Le dossier précise que ces eaux de lavage contiendront principalement des matières en suspension, sans indiquer lesquelles, ni si une convention a été passée avec les services publics en charge du traitement des eaux usées pour leur acceptation au niveau de la station d'épuration.

**L'Autorité environnementale recommande de préciser la composition des eaux de lavage du site et de confirmer leur acceptabilité (volume et qualité) par la station d'épuration de Montélimar.**

En matière de gestion des eaux pluviales, le dossier considère les eaux pluviales de toiture comme « *exemptes de pollution* », et ne prévoit donc pas de traitement particulier les concernant puisqu'elles seront dirigées vers un bassin non étanche. Pour l'Autorité environnementale, l'absence de pollution des eaux pluviales de toiture n'est pas recevable dans la mesure où elles sont susceptibles de lessiver les polluants atmosphériques et les particules fines liées notamment à la circulation routière qui se déposent sur la toiture. Celles-ci seront donc susceptibles d'être entraînées dans les sols voire de polluer les eaux souterraines. Néanmoins, le dossier indique que des réflexions sont en cours pour la réutilisation de ces eaux pluviales pour des usages sanitaires ou de lavage du site. Cette éventualité intéressante mérite d'être confirmée.

Les eaux pluviales de voirie transiteront quant à elles par un bassin de rétention étanche puis par un séparateur d'hydrocarbures avant rejet vers le réseau de la ZAC.

Le dossier présente correctement le dimensionnement des nouveaux bassins de rétention envisagés tenant compte notamment des volumes d'eau d'extinction d'un éventuel incendie, ainsi que du bassin déjà présent sur le terrain qui sera agrandi sur environ 2 800 m<sup>2</sup>.

Enfin, il présente plusieurs mesures pour éviter la pollution des sols et des eaux souterraines comme, par exemple, l'entreposage des produits dangereux sur une dalle étanche au-dessus de dispositifs de rétention. Pour l'Autorité environnementale, ces mesures apparaissent appropriées.

### **2.3.3. Milieux naturels et biodiversité**

En phase de chantier, le porteur de projet prévoit de réduire l'atteinte aux milieux naturels par la réalisation de travaux ne dépassant pas l'emprise des futurs aménagements, par un calendrier de chantier adapté aux calendriers écologiques des espèces identifiées sur le site et par la mise en défens des secteurs à préserver.

Le dossier indique que la conception du projet a évolué au regard des enjeux écologiques identifiés sur le site ce qu'il considère être « *l'une des mesures d'atténuation principale* » des incidences du projet car conduisant notamment à éviter pour partie les habitats représentant les principaux enjeux (gazons amphibies à petites annuelles et zones humides du sud-est du site) ainsi que les stations d'espèce de flore à enjeu (Chlore non perfoliée notamment) et des zones d'habitat et de chasse ou de transit des oiseaux, des chauves-souris et des amphibiens, toujours pour partie.

Des habitats d'intérêt seront donc néanmoins détruits dont notamment près d'un hectare de zones humides, ainsi que de nombreux spécimens de flore protégée ou encore des zones d'habitat du Moineau Friquet et des zones de chasse des chiroptères. Le porteur de projet prévoit ainsi des mesures de compensation sur des propriétés agricoles que le dossier ne permet en revanche pas de localiser précisément. Il s'agit de la réalisation de réseaux de haies et de bandes enherbées ainsi que de la création de mares. Des zones humides seront également recrées sur l'emprise du site du projet, comprenant notamment la création d'un réseau de 8 mares de 10 à 30 m<sup>2</sup>.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan des zones humides détruites et recrées, de présenter des mesures de compensation des zones humides à la hauteur des atteintes du projet à leurs fonctionnalités et de démontrer leur faisabilité. Il est attendu également une description du suivi de l'efficacité et de la pérennité des mesures compensatoires annoncées.**

Pour réduire l'impact du site sur le corridor écologique identifié au Sraddet, le dossier prévoit l'installation de clôtures perméables pour la petite faune. Il prévoit également diverses mesures accom-



pagnement<sup>33</sup> avec notamment la mise en place de gîtes artificiels pour l'herpétofaune<sup>34</sup> et les mammifères qui sont correctement développées et vulgarisées par l'étude d'impact.

#### **2.3.4. Contribution du projet au changement climatique**

Si le dossier indique que les émissions de gaz à effet de serre du projet seront liées au trafic routier engendré ainsi qu'aux différentes consommations d'énergie du site, il ne présente pas de réel bilan carbone.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par la présentation d'un bilan carbone global consolidé de l'opération, incluant la phase chantier et la phase d'exploitation, avec notamment l'intégralité des trajets parcourus par les poids lourds en relation avec le site, et de présenter les mesures prises pour éviter les émissions de GES, les réduire ou si besoin les compenser.**

Les panneaux photovoltaïques envisagés en toiture du bâtiment logistique contribueront à réduire le bilan carbone global du projet. Cependant, au regard des plans présentés dans le dossier, ces panneaux photovoltaïques ne couvriront que la toiture de deux des quatre cellules du bâtiment.

**L'Autorité environnementale recommande de justifier l'implantation limitée de panneaux photovoltaïques, sur une partie seulement de la toiture du bâtiment.**

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

En matière de trafic routier, de qualité de l'air, ou encore de bruit, le projet présentera des effets cumulés importants avec les projets de plateforme logistique des sociétés ITM et LIDL sur la ZAC des éoliennes de la commune de Donzère, puisque le trafic routier généré par ces projets empruntera pour partie les mêmes itinéraires. Ces effets cumulés sont évoqués par le dossier qui se limite à étudier la fluidité du trafic routier, en particulier au niveau du giratoire localisé sur la nationale 7 et permettant l'accès à l'échangeur n°18 de l'autoroute A7.

Aucun bilan des émissions atmosphériques cumulées ou encore du bruit et des vibrations dans les zones habitées localisées le long de la nationale 7 n'est réalisé, le dossier se contentant de les minimiser considérant que « *la proximité de l'autoroute A7 et d'axes à circulation déjà conséquente permet de limiter l'impact du projet.* »<sup>35</sup> Pour l'Autorité environnementale, le contexte dégradé du secteur en matière de qualité de l'air et de bruit ne saurait être considéré comme de nature à limiter l'impact supplémentaire de ce nouveau projet générateur d'un flux routier conséquent.

**L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les effets cumulés du projet avec les projets logistiques entre Loriol et Donzère, en matière de qualité de l'air et de nuisances**

33 « *Sauf exception, les mesures d'accompagnement n'apparaissent pas dans les textes législatifs et réglementaires. La doctrine de 2012 les reconnaît comme étant des mesures dont la proposition par les pétitionnaires présente un caractère optionnel : « des mesures, dites « d'accompagnement » (acquisitions de connaissance, définition d'une stratégie de conservation plus globale, mise en place d'un arrêté de protection de biotope qui relève en fait des pouvoirs de l'État ou des collectivités, etc.), peuvent être définies pour améliorer l'efficacité ou donner des garanties supplémentaires de succès environnemental aux mesures compensatoires.* » Pour les lignes directrices, il s'agit d'une « mesure qui ne s'inscrit pas dans un cadre réglementaire ou législatif obligatoire. Elle peut être proposée en complément des mesures compensatoires (ou de mesures d'évitement et de réduction) pour renforcer leur pertinence et leur efficacité, mais n'est pas en elle-même suffisante pour assurer une compensation ». Les mesures d'accompagnement ne peuvent venir en substitution d'aucune des autres mesures, mais uniquement venir en plus. Se retrouvent donc dans cette catégorie toutes les mesures qui ne peuvent se rattacher ni à l'évitement, ni à la réduction, ni à la compensation. » Source : Guide d'aide à la définition des mesures ERC, guide Théma du Commissariat général au développement durable (CGDD) relatif à l'évaluation environnementale, janvier 2018

34 Amphibiens et reptiles

35 Cf EI, p.169

sonores au regard de la situation pré-existante à leur réalisation. En particulier, les concentrations en polluants atmosphériques attendues le long des grands axes empruntés devront être confrontées aux dernières valeurs guides de l'OMS.

#### **2.4. Dispositif de suivi proposé**

Le dossier prévoit un suivi du chantier par un écologue, dont les modalités sont parfaitement décrites.<sup>36</sup> En revanche, il annonce un suivi de la qualité des eaux pluviales rejetées vers le réseau de la ZAC sans en indiquer la fréquence, l'organisme responsable, ou encore les éventuelles mesures correctrices à mettre en œuvre en cas de constat d'une anomalie<sup>37</sup>.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter la description du dispositif de suivi envisagé concernant la qualité des eaux pluviales rejetées en indiquant la fréquence des contrôles, l'organisme en ayant la charge, ainsi que les mesures correctrices à mettre en œuvre en cas de constat d'une anomalie.**

Par ailleurs, au regard de l'insuffisance de l'évaluation des risques sanitaires, un suivi de la qualité de l'air au droit de la crèche voisine fait défaut.

**L'Autorité environnementale recommande de prévoir un suivi de la qualité de l'air au droit de la crèche voisine.**

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

Le résumé non technique de l'étude d'impact reprend bien l'ensemble des sujets étudiés. Cependant, il le fait de manière très littérale ou sous forme de tableaux et mériterait d'être plus abondamment illustré pour en faciliter la lecture.

**L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis ainsi que de mieux l'illustrer.**

---

36 Cf EI, p.118

37 « Des contrôles seront menés afin de s'assurer que les eaux pluviales rejetées respectent les prescriptions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017, c'est-à-dire :

- pH compris entre 5,5 et 8,5;
  - la couleur de l'effluent ne provoque pas de coloration persistante du milieu récepteur;
  - l'effluent ne dégage aucune odeur;
  - teneur en matières en suspension inférieure à 100 mg/l;
  - teneur en hydrocarbures inférieure à 10 mg/l;
  - teneur chimique en oxygène sur effluent non décanté (DCO) inférieure à 300 mg/l;
  - teneur biochimique en oxygène sur effluent non décanté (DBO5) inférieure à 100 mg/l.
- Des dispositifs de prélèvements permettront de réaliser ces mesures annuellement.

En plus des prescriptions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017, la qualité des eaux rejetées dans le réseau d'eau public devra respecter les prescriptions de l'arrêté d'autorisation de déversement en vigueur. »

### 3. Étude de dangers

Le dossier comporte une étude de dangers qui évalue notamment en détail les risques d'incendie, et leurs effets liés aux flux thermiques et à la dispersion des fumées. Différentes mesures pour limiter ces risques sont prévues par le projet. Il s'agit notamment de la mise en œuvre de murs séparatifs coupe feu entre les cellules du bâtiment, d'écrans thermiques en façade et d'installations de détection et d'extinction d'incendie. En croisant les probabilités de survenue de ce type d'évènement avec ses conséquences, le dossier conclut à un risque acceptable, mettant notamment en évidence que les flux thermiques susceptibles d'être générés par un incendie n'atteignent aucun bâtiment voisin.

Tel que présentée, l'installation projetée ne relève pas de la directive Seveso.

Pour l'Autorité environnementale, la schématisation de ces flux thermiques doit mettre en évidence la localisation de la crèche voisine, en particulier concernant les scénarios d'incendie des cellules les plus proches de celle-ci. En effet, le dossier indique que certains de ces flux thermiques peuvent sortir du site, en particulier à l'ouest. La question des conditions d'occupation et de sécurité de la crèche et de ses occupants n'est pas abordée.

**L'Autorité environnementale recommande de s'assurer de l'absence d'atteintes de la crèche par les flux thermiques générés par l'incendie du site en la représentant sur les schématisations présentées de ces flux.**

Enfin, le dossier ne précise pas la manière dont sera prise en compte la canalisation de gaz naturel transitant par le sud du site (cf paragraphe 2.1.4 du présent avis).

**L'Autorité environnementale recommande de développer la prise en compte de la servitude liée à la canalisation de gaz naturel localisée au sud du site dans l'étude de danger et l'étude d'impact.**