

CODE DE L'ENVIRONNEMENT
INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT



**Construction d'une plateforme logistique sur la
commune de Montélimar (26)**

**Mémoire de réponse à l'avis de l'Autorité
Environnementale**

Version du 5 mai 2022

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

1. CONTEXTE

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 dans le but de formuler un avis sur la demande d'autorisation environnementale déposée par la société ARGAN pour un projet de plateforme logistique située sur la commune de Montélimar (26).

L'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 a été émis le 29 mars 2022.

Le présent mémoire vise à répondre aux différentes remarques. Les éléments de réponse sont apportés au point où l'avis indique les mentions « doit être repris » ou « doit être complété ».

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

2. PREAMBULE

En préambule de ce mémoire de réponse, la société ARGAN souhaite rappeler le contexte dans lequel s'inscrit le projet. Ces précisions permettent de mieux comprendre les réponses fournies ci-après.

- Terrain d'implantation prévu pour accueillir ce type d'activité.

La société ARGAN a fait le choix d'implanter son projet au sein d'une Zone d'Aménagement Concertée ayant fait l'objet d'une autorisation environnementale au titre de l'article L. 181-1 1 du code de l'environnement (volet loi sur l'eau) délivrée le 15 novembre 2012 et sur un lot prévu pour accueillir notamment une activité de type logistique.

La volonté de destiner ce terrain à une urbanisation future organisée (pour des activités industrielles, artisanales, tertiaires et commerciales) a été actée à l'échelle de la commune de Montélimar et est traduite dans son Plan Local d'Urbanisme.

Le règlement associé à la zone AUI, zone dans laquelle s'implante le projet, laisse notamment la possibilité, via l'article AUI 2, d'implanter dans ce secteur « *une installation classée à condition qu'elle ne présente aucune incommodité pour le voisinage et, en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ni sinistre susceptible de causer des dommages graves ou irréparables aux personnes et aux biens.* »

Le projet de la société ARGAN a été conçu en ce sens.

- Entrepôt en gris (projet conçu sans connaître l'utilisateur futur mais dont la construction n'est lancée que lorsque l'utilisateur est connu et a signé un bail)

A ce jour, la société ARGAN n'a pas finalisé les négociations avec le futur locataire potentiel du bâtiment, la demande d'autorisation environnementale a donc été déposée pour un entrepôt « en gris ». Le dépôt de ce type de demande est possible et mentionné dans le cadre du guide entrepôt dont la dernière version, en date du 24 septembre 2021, fait suite aux récentes modifications de la réglementation applicable aux entrepôts de stockage de matières combustibles.

Ce guide est élaboré et révisé en concertation entre l'ensemble des acteurs du monde de la logistique dont des représentants des exploitants (AFILOG, France Chimie), des constructeurs (Evolis), des experts, des organismes de contrôle et des assureurs (CNPP, Ineris) ainsi que des représentants de l'administration (DGPR, DREAL). Il vise à dégager des positions ou des orientations sur des points du texte qui peuvent se prêter à des interprétations divergentes selon les lecteurs.

La société ARGAN prend le risque de la définition du champ de substances et d'activités pour lesquels elle demande l'autorisation. C'est ce qui a été défini dans le cadre du dossier en termes de trafic, de consommation d'eau, etc. Ces données ont été dimensionnées sur la base de l'expérience de la société en termes de développement de plateformes logistiques, et par rapport à sa connaissance des besoins des futurs locataires.

Si, in fine, au moment de la signature avec un utilisateur, il s'avère que l'activité est en partie modifiée, la société ARGAN s'engage, conformément aux dispositions des articles R. 512-46-23 ou R.181-46 du code de l'environnement, à porter ces modifications à la connaissance du Préfet.

- ⇒ **Les caractéristiques du projet définies dans le cadre de la demande d'autorisation sont donc à considérer comme reflétant fidèlement les activités qui seront exercées sur la plateforme logistique.**

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

3. REMARQUES DE LA MRAE ET REPONSES

1. Observations générales sur l'étude d'impact

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

Réponse : L'étude d'impact a été élaborée conformément à l'article R122-5 du code de l'environnement qui en fixe le contenu. Ainsi chaque thématique abordée a été proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

L'objectif de l'étude d'impact étant d'évaluer les enjeux environnementaux présents sur le terrain d'implantation du projet et dans son environnement ainsi que les impacts potentiels du projet, il est nécessaire d'étudier l'ensemble des thématiques. Le niveau de détail correspondant est cependant ajusté en fonction du niveau d'enjeu et/ou des impacts associés.

A titre d'exemple, la commune de Montélimar et le terrain du projet n'appartenant pas à un périmètre de protection d'un monument historique, le paragraphe correspondant ne s'étend que sur une demi-page.

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

1. Cadre de vie

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.

Réponse : L'activité projetée sur le site est de type logistique et non industriel. Il n'est donc pas attendu de rejets atmosphériques liés à un process de fabrication et engendrant un risque de pollution locale de l'air significatif.

Le risque de pollution locale de l'air dû à l'activité du site en fonctionnement normal sera principalement lié aux rejets de gaz de combustion de la chaufferie et aux gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site.

La chaufferie, soumise à déclaration, sera située en façade Est de l'entrepôt soit à l'opposé du site vis-à-vis de la crèche, et en aval de la direction des vents dominants (ceux-ci sont toute l'année majoritaires dans la direction Sud-Sud-Ouest, alors que la Crèche se situe au Nord-Ouest du site). Les chaudières seront entretenues régulièrement et contrôlées conformément à l'arrêté du 3 août 2018 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration au titre de la rubrique 2910.

A noter qu'il est probable, compte tenu des engagements pris par ARGAN dans le cadre de son plan climat visant à réduire l'impact de ses activités sur le changement climatique, qu'une autre option de chauffage, moins polluante, soit mise en œuvre pour ce site.

ARGAN étudie actuellement la possibilité de bannir le gaz pour le chauffage de ses entrepôts, en recourant à des modes de chauffages alternatifs tels que chaudières électriques ou pompes à chaleur électriques. Ces technologies suppriment intégralement les émissions locales de polluants. Ainsi lorsque l'ensemble des études seront réalisées et le choix final établi, et si le

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

mode de chauffage diffère de celui envisagé actuellement, un dossier de porter à connaissance sera réalisé.

Par ailleurs, l'accès au site pour les véhicules légers du personnel et les poids-lourds se fait depuis la rue Joseph Aymé à l'Est de la parcelle. L'ensemble des VL et de PL circuleront donc principalement sur la partie Est du site et n'emprunteront pas la rue André Testé (à l'Ouest du site) bordant la crèche. La partie Nord du site est destinée à accueillir le parking VL et les cours camions au sein desquels les véhicules seront mis à l'arrêt.

A noter que l'implantation des quais de chargement et déchargement en façade Nord de l'entrepôt a notamment pour objectif 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 »).

Enfin, dans ce secteur les vents proviennent majoritairement du Nord-Nord-Est. La crèche, située à l'angle Nord-Ouest du terrain d'implantation du projet, est donc principalement impactée par les activités situées au Nord/Nord-Est déjà présentes dans la Zone d'Activité.

C'est au regard de ces arguments que l'enjeu sanitaire du projet a été jugé modéré.

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.

Réponse : La demande équivaut à la réalisation d'une ERS : Evaluation du Risque Sanitaire. Cette demande apparaît disproportionnée aux enjeux du projet, celui-ci ne relevant pas de directives SEVESO / IED et n'impliquant pas de produits toxiques.

En effet, pour les ICPE non soumises à la directive IED, la circulaire du 9 août 2013 préconise d'analyser les risques sur la santé sous une forme qualitative.

Cette étude qualitative est présentée au paragraphe 5.2.4 de l'Etude d'Impacts.

Par ailleurs, l'OMS a effectivement revu ses préconisations en termes de seuils de recommandations pour les PM_{2,5}, PM₁₀ et NO₂ notamment en septembre 2021. Ces valeurs ne sont, en France à ce jour, ni réglementaires ni contraignantes pour la qualité de l'air. C'est pourquoi les données de qualité de l'air présentées dans le dossier pour la commune de Montélimar ont été comparées aux valeurs réglementaires actuellement en vigueur.

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.

Réponse : Vous trouverez joint à la présente réponse (Annexe 1), l'annexe 3 du dossier de demande d'examen au cas par cas relatif au projet déposé le 30 juillet 2021 et proposant plusieurs photographies permettant d'apprécier l'état initial du paysage depuis les alentours du site.

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

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

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

Réponse : La justification de la nécessité de cette plateforme logistique a fait l'objet d'une argumentation détaillée dans le cadre du dossier de demande de dérogation à la protection des espèces. L'extrait correspondant est joint au présent mémoire de réponse (Annexe 2).

Pour rappel, ARGAN a également sollicité l'agglomération de Montélimar ainsi qu'un cabinet d'agents immobiliers afin d'étudier les possibilités de terrain alternatifs pouvant accueillir un bâtiment logistique de grande taille (>10 000 m²). Dans ce secteur géographique, seul le terrain retenu est adapté à ce type de projet.

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.

Réponse : Comme précisé en préambule, la société ARGAN a fait le choix d'implanter son projet au sein d'une ZAC ayant déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale, et aménagée pour accueillir ce type de projet. Les principes d'aménagement du terrain tiennent compte des règles d'aménagement du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Montélimar et de la ZAC.

Par ailleurs, le projet a été conçu dans un objectif de limiter son impact vis-à-vis de la biodiversité présente sur le terrain. Les enjeux écologiques ont ainsi été pris en compte dès la phase de conception du projet ce qui a notamment mené à retravailler le plan de masse à plusieurs reprises passant d'une surface foncière présentant une artificialisation de proche de 100 % à un projet final n'en présentant plus que 75 % (page 111 de l'étude d'impact). Cette démarche constitue la principale mesure d'évitement du projet complétée, entre autres, par plusieurs mesures de compensation ex-situ visant à reconstituer une matrice agricole écologique.

Enfin, le projet sera compatible avec les objectifs du SRADDET Auvergne-Rhône Alpes, document opposable aux documents d'urbanisme (SCoT, PLU,..) fixant notamment les objectifs liés à la qualité de l'air à l'échelle régionale.

En matière de réduction des émissions des polluants et de gaz à effet de serre, les principales mesures envisagées seront de :

- Choisir dans la mesure de leur disponibilité, des matériaux de construction de provenance locale,
- Privilégier les matériaux biosourcés lorsque leur emploi est compatible avec les exigences de sécurité incendie, afin de diminuer la consommation de matières premières d'origine fossile,
- Installer une centrale photovoltaïque fonctionnant en autoconsommation, afin d'alimenter le bâtiment en électricité d'origine renouvelable
- Installer des équipements à fort rendement énergétique (éclairage LED, VMC avec récupération de chaleur, etc.) afin de diminuer la consommation électrique du bâtiment et les émissions de CO₂ associées
- Inciter l'usage de véhicules « propres », des transports en commun et des modes doux mais également de développer le covoiturage pour les salariés

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

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.

Réponse : La justification du choix du terrain d'implantation du projet est précisée au point précédent et dans l'extrait du dossier de demande de dérogation espèces protégées (DDEP) joint en Annexe 2.

Concernant les modes de transport alternatifs au mode routier, le site ne dispose pas d'embranchement ferroviaire possible et le raccordement de la zone d'activités au réseau ferré de transport de marchandises n'est pas à l'étude au niveau communautaire. ARGAN n'a pas la capacité à porter seul un projet de raccordement du site au réseau ferré.

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

1. Cadre de vie

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.

Réponse : Pour rappel, le bruit et les vibrations en phase chantier seront principalement liés aux véhicules de chantier (livraisons par Poids-Lourds/camionnettes, présence de toupies de béton pour les fondations et le dallage).

Pour rappel, il n'est pas prévu de démolition (absence d'utilisation de marteau piqueurs notamment) dans le cadre du projet. De plus, la construction de bâtiments logistiques est réalisée à partir de produits préfabriqués en usine et livrés par transport sur site pour être montés. Les lots suivants sont notamment concernés : les ossatures principales béton (poteaux/poutres et pannes) / les murs coupe-feu (panneaux préfabriqués) / la structure secondaire métallique / la couverture – le bardage métallique / les menuiseries / équipements de quais / serrurerie ...

Aucune fabrication de produits sur site n'est prévue, ce qui permet de réduire la durée globale du chantier et limiter les nuisances associées.

A noter également que le chantier sera organisé de manière à durer juste le temps nécessaire (environ 10 mois). Les phases génératrices de bruit (terrassment, fondations) ont une durée limitée dans le temps.

Afin de limiter l'impact sonore et les vibrations en phase de chantier :

- La vitesse sera règlementée sur le chantier.
- Les véhicules seront limités au nombre strictement nécessaire.
- Les matériels et engins utilisés seront conformes à la réglementation en vigueur en termes d'émissions sonores.
- Comme pour la phase d'exploitation, les accès au chantier se feront depuis la partie Est du terrain et les engins n'emprunteront pas la rue André Testé (à l'Ouest du site) bordant la crèche,
- La base vie sera installée sur la partie Est du terrain

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

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.

Réponse : Comme précisé en préambule du présent mémoire, les données du projet ont été dimensionnées sur la base de l'expérience de la société en termes de développement de plateforme et par rapport à ce qu'elle envisage pour ses futurs locataires.

Notamment, concernant le trafic, la rotation de camions oscille en moyenne entre 2,5 à 3 rotations par quais, pour un projet logistique standard. Pour ce projet, le trafic estimé sera d'environ 2,7 rotations par quais.

A noter également que la possibilité de fonctionnement de l'entrepôt en continu n'est à ce stade qu'hypothétique et envisagé dans le cas d'un besoin ponctuel lié à un pic d'activité. Ce scénario, comparativement au scénario de fonctionnement du lundi au samedi de 5 heures à 22 heures pris en compte pour l'étude de trafic, correspond à une situation temporaire et peu probable sur l'ensemble d'une année.

Nous pouvons donc affirmer que les hypothèses de trafic retenues sont maximisantes.

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.

Réponse : Les poids-lourds du site emprunteront effectivement une portion de la route nationale RN 7 traversant la commune de Malataverne. Cette infrastructure routière est cependant dimensionnée pour pouvoir accueillir une densité de véhicules légers et de poids-lourds bien supérieure à celle engendrée par le projet.

Pour rappel, la part du trafic du projet de la société ARGAN, considérant un trafic maximal de VL (150 VL/jour) et de PL (75 PL/jour) en provenance ou à destination du site, par rapport au trafic moyen journalier actuellement présent sur la portion de RN7 située entre le site et la sortie n°18 de l'Autoroute A7 a été estimée comme ne représentant que 1,5 % dans l'Etude d'impact.

Concernant la qualité de l'air, une étude quantitative est présentée au paragraphe 5.2.4 de l'Etude d'Impacts.

Afin de quantifier de manière plus précise les émissions au niveau de la portion de RN 7 traversant la commune de Malataverne empruntée par les poids-lourds du site d'ARGAN, nous pouvons extrapoler le tableau de calcul des émissions par kilomètres utilisé dans le dossier.

Ainsi, nous considérons que la portion de RN 7 concernée représente une distance d'environ 4 km (aller/retour) et que le trafic actuel de cette nationale est de l'ordre d'environ 20 000 véhicules par jour soit environ 6 670 PL/jour considérant de manière hypothétique que 3 VL équivalent l'émission d'un PL.

Le trafic généré par le site d'ARGAN est de l'ordre de 125 PL par jour considérant de manière hypothétique que 3 VL équivalent l'émission d'un PL.

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

En g/jour	PARTICULES	OXYDE DE CARBONE	COMPOSES ORGANIQUES	OXYDE D'AZOTE
RN 7	42 690	501 590	154 670	432 000
ARGAN	800	9 400	2 900	8 100

Concernant le bruit et les vibrations sur la portion de RN7 considérée, ces impacts ne seront pas uniquement dus au projet mais à l'activité globale sur cet axe qui subit déjà des vibrations et des nuisances sonores. Pour rappel, cette portion de RN 7 est située entre l'échangeur n°18 de l'autoroute A7 et le Sud de la commune de Montélimar.

Le projet d'ARGAN viendra s'insérer dans cette activité existante et habituelle pour une telle infrastructure. Il n'est pas prévu de mesures de vibrations de la part de la société ARGAN sur ces zones qui font partie du domaine public.

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.

Réponse : Le nombre de stationnement VL prévus sur le site est dimensionné dans le respect de l'article 12 du règlement du PLU applicable à la zone du projet qui impose :

- Pour les bureaux : 1 place par tranche de 40 m² de surface de plancher,
- Pour les constructions à usage industriel, artisanal, d'entrepôt : 1 place de stationnement pour 200 m² de surface de plancher.

C'est pourquoi le nombre de places de stationnement VL est supérieur au trafic VL journalier projeté.

A noter également qu'il est prévu de mettre à disposition sur le parking VL 15 places de stationnement avec recharges pour les véhicules électriques.

Concernant les modes de déplacement doux, des bandes cyclables sont aménagées le long du boulevard Charles André, axe perpendiculaire à la rue Joseph Aymé.



[Bandes cyclables situées le long du boulevard Charles André](#)
 (Source : étude de trafic de CDVIA du 08/10/2021 intégré en annexe 8 de l'étude d'impacts)

Toutefois, il n'y a pas d'aménagement spécifique pour les vélos sur la RN7 qui soit relié au centre-ville de Montélimar. Les cyclistes peuvent emprunter la RD73 route de Châteauneuf, parallèle à la RN7, pour rejoindre le centre-ville ; cet axe dispose en effet d'espaces en bordure de route non signalés en tant que bande cyclable mais pouvant être utilisés, à défaut d'aménagements spécifiques.



[Espaces en bordure de la RD73 vers Montélimar pour être utilisés par les cyclistes](#)
(Source : étude de trafic de CDVIA du 08/10/2021 intégré en annexe 8 de l'étude d'impacts)

Pour rappel, le site est localisé à proximité de plusieurs lignes de bus régulières desservant les arrêts suivants :

- 1 : arrêt Portes de Provence à environ 900 m
- 2 : arrêt Lagarde à environ 450 m
- 4 et 23 : arrêt Cyprès à environ 1,4 km



Localisation des arrêts desservis par les transports en commun à proximité du site
(Source : étude de trafic de CDVIA du 08/10/2021 intégré en annexe 8 de l'étude d'impacts)

Sur les lignes 1 et 2, la fréquence est de 1 bus / sens toutes les 20 minutes en semaine aux heures de pointe du matin et du soir.

Sur la ligne 4, la fréquence est de 10 bus / jour / sens (dont 1 le matin et 2 le soir).

Sur la ligne 23, la fréquence est de 3 bus / jour, avec 1 bus dans le sens Sud → Nord le matin et 2 bus dans le sens Nord → Sud le soir.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation précise des émissions atmosphériques totales liées au fonctionnement du site, incluant l'intégralité des trajets parcourus par les poids lourds et ceux des 150 véhicules qui seront accueillis sur le site.

Réponse : Afin de quantifier les émissions atmosphériques liées au fonctionnement du site, il est nécessaire de définir précisément les flux de véhicules. Or, l'origine et la destination des camions ne peuvent être connues à l'avance et peut être très variable.

En effet, le (ou les) futur(s) locataire(s) du bâtiment, et donc la nature des produits stockés et les clients concernés, n'étant pas connus à ce stade du projet, il est impossible d'identifier la provenance et la destination des marchandises stockées sur le site et de quantifier de manière fiable le nombre de kilomètres parcourus par les poids-lourds hors du site.

Afin de donner une approche de ces émissions, une estimation est réalisée ci-dessous sur la base d'une distance moyenne parcourue de 400 km.

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

<i>En g/jour</i>	PARTICULES	OXYDE DE CARBONE	COMPOSES ORGANIQUES	OXYDE D'AZOTE
Projet ARGAN (flux sur site) ¹ – 1 km	120	1 410	435	1 215
Projet ARGAN (flux hors site) ² – 400 km	75 000	252 000	138 000	810 000
Total Projet ARGAN	75 120	253 410	138 435	811 215

¹ données urbaines

² données autoroute

Ces émissions sont réparties le long du trajet sur les différents axes.

Comme pour la portion de route traversant Malataverne, nous pouvons également extrapoler le tableau de calcul des émissions par kilomètres utilisé dans le dossier afin de quantifier de manière plus précise les émissions aux alentours du site.

Ainsi, en considérant comme portion proche et altérant la qualité de l'air locale, une portion d'autoroute et de route nationale de 10 km dont les trafics sont les suivants :

- A7 : environ 50 000 véhicules soit environ 16 670 PL/jour
- RN7 : environ 20 000 véhicules soit environ 6 670 PL/jour

Afin que la comparaison soit juste, les émissions locales de la société ARGAN ont également été ramenées sur une portion de 10 km pour un trafic équivalent de 125 PL/jour (3 VL étant estimés à 1 PL).

Pour rappel, le trafic journalier projeté pour le projet est de 150 VL et 75 PL.

<i>En g/jour</i>	PARTICULES	OXYDE DE CARBONE	COMPOSES ORGANIQUES	OXYDE D'AZOTE
A7 + RN7	373 440	4 241 240	1 353 720	3 781 080
ARGAN sur une zone de 10 km autour du projet	2 000	23 500	7 250	20 250

Par ailleurs, afin de quantifier l'impact carbone de la phase d'exploitation du bâtiment, une estimation selon la méthodologie Bilan Carbone[®] est proposée au point 3.4.4 « Contribution du projet au changement climatique » du présent mémoire de réponse.

L'Autorité environnementale recommande de réaliser une évaluation des risques sanitaires, sur la base des normes OMS, qui tient 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.

Réponse : Cette demande apparaît disproportionnée aux enjeux du projet, celui ne relevant pas de directives SEVESO / IED et ne stockant pas de produits toxiques.

En effet, pour les ICPE non soumises à la directive IED, la circulaire du 9 août 2013 préconise d'analyser les risques sur la santé sous une forme qualitative.

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

Cette étude qualitative est présentée au paragraphe 5.2.4 de l'Etude d'Impacts.

Plusieurs estimations sur la base d'une extrapolation du tableau de calcul des émissions par kilomètres utilisé dans le dossier ont été intégrées dans les paragraphes précédents du présent mémoire de réponse.

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.

Réponse : Les bruits de choc liés au chargement/déchargements des Poids-Lourds au niveau des quais sont des bruits ponctuels et aléatoires. Ces bruits ne sont pas modélisables. Leur impact est limité sur l'émergence globale.

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.

Réponse : Les résultats des modélisations acoustiques réalisées dans le cadre du dossier montrent que les prescriptions réglementaires seront respectées au niveau des Zones à Emergence Réglementées. Pour rappel, la modélisation acoustique sert essentiellement d'étude repère afin d'anticiper si le projet respecte les émergences, ce qui est démontré ici.

Cette étude prend en compte la topographie du site et les caractéristiques du bâtiment projeté. Les mesures visant à limiter l'impact sonore du projet (ex : réduction de la vitesse de circulation, arrêt des moteurs) ne sont pas pris en compte. Il est donc probable que les émergences mesurées en phase d'exploitation soient plus faible que celles modélisées.

Conformément à l'arrêté du 23 janvier 1997 modifié relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement, des mesures de niveaux sonores seront réalisées sous un an après la mise en exploitation de la plateforme puis tous les 3 ans.

Au vu des résultats des modélisations acoustiques intégrées au dossier il est peu probable que les niveaux sonores mesurés en phase d'exploitation soient supérieurs aux seuils réglementaires. Si tel devait être le cas, des mesures complémentaires seront étudiées et mises en œuvre.

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.

Réponse : Vous trouverez joint à la présente réponse les insertions paysagères associées au permis de construire déposé (Annexe 3).

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

2. Ressource en eau

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.

Réponse : Il n'y aura pas d'activité de lavage des véhicules sur le site à proprement parler. Il pourra y avoir ponctuellement un rinçage de véhicule sans utilisation de produits détergents. Ces eaux contiennent principalement des matières en suspension. Les règles d'exploitation interdiront le lavage des véhicules sur les parkings ou dans la cour camions.

Le nettoyage du dallage de l'entrepôt sera assuré par une autolaveuse. Considérant une auto laveuse munie d'un réservoir de capacité de 150 Litres, le volume rejeté correspond à 0,15 m³/jour tandis que le débit de référence 2019 de la station d'épuration de Montélimar est de 14 969 m³/jour. Les rejets engendrés par les eaux de lavage représentent donc environ 0,001 % de la capacité de traitement de la station.

3. Milieux naturels et biodiversité

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.

Réponse : Dans le Dossier de demande de dérogation à la protection des espèces visant le Projet de plateforme logistique Argan sur la ZAC de Provence à Montélimar (26) - ARGAN - PRO20190036 - 06/01/2022, ECOTER présente et détaille ses investigations sur le sujet des zones humides.

Le diagnostic a été mené sur la base des deux critères attendus, à savoir le critère Flore/Habitats et sol (sondages pédologiques), en conformité avec la circulaire du 25 juin 2008 relative à la délimitation des zones humides et l'arrêté du 1^{er} octobre 2009 (en application des articles L.214-7-1 et R.211-108 du code de l'environnement).

Il en ressort que sur la zone étudiée, anciennement des parcelles agricoles cultivées en « grandes cultures », sont caractérisés 1,65 ha de zones humides, sur 3 zones humides distinctes :

- La première se situe sur le secteur ayant subi les fouilles archéologiques. Ces fouilles ont certainement favorisé l'apparition de la zone humide, par la création d'une dépression créée lors de cette intervention. Ce point bas recueille aujourd'hui une grande partie des eaux pluviales, qui en hiver, reste en partie inondé.
- La deuxième se situe dans le bassin de rétention, qui est un exutoire au niveau des écoulements des eaux pluviales et se remplit lorsque les précipitations sont significatives. De plus, une flore hygrophile domine au sein des cortèges existants (présence de massette, de souchet robuste, de scirpe-jonc...). Là encore il s'agit d'un secteur ayant subi une intervention anthropique.
- Enfin, la troisième zone humide, se situe en bordure ouest de la zone d'étude, elle suit le fossé alimenté en eau. Ce fossé qui est constamment irrigué ainsi que ces marges, abritent une flore caractéristique des zones humides.

En termes de fonctionnalité, la zone humide participe en partie aux fonctionnalités attendues d'une zone humide : principalement le rôle de régulation et dans une moindre mesure, le rôle de continuités écologiques. Du reste, elle sert aussi de zone de recueil des eaux pluviales,

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

notamment en cas de fortes pluies. Enfin, certaines d'entre-elles, notamment celle se trouvant au sud-est de la zone d'étude, abrite une espèce protégée et rare au niveau régional (*Lythrum hyssopifolia*), ainsi qu'une espèce rare à l'échelle nationale (*Blackstonia imperfoliata*).

Le projet a subi de nombreuses évolutions, principalement guidées par un objectif d'évitement et de forte réduction des impacts sur ces zones humides. In fine, le projet vient impacter 0,94 ha de zones humides.

In fine, afin de compenser, un travail important a été mené, en ciblant autant que possible le même bassin versant et les mêmes typologies de milieux (l'esprit du Guide ONEMA a ainsi été suivi). La compensation vise une surface de 2,19 ha par :

- Des mesures de protection, d'amélioration et de gestion des zones humides évitées.
- Des mesures de restauration et amélioration localisées de zones humides sur des parcelles agricoles (ruisseaux, bords de ruisseaux, bords de mares, bords de sources, etc.
- Des mesures de restauration plus importantes visant une future prairie humide.

Le ratio compensateur est ainsi de x2,3 (l'exigence du SDAGE Rhône Méditerranée est x2)

Rappelons enfin que :

- Les secteurs impactés ont été identifiés à enjeu fort mais qu'il s'agit de milieu relativement anthropisés et dont les qualités de ZH ont très probablement été favorisés par l'actio de l'homme décrite ci-avant.
- Les compensations sont toutes sur des parcelles agricoles (ou sur la zone évitée de la ZA) en Bio ou assimilé, avec une démarche engagée des exploitants, et une sécurisation du foncier.

4. Contribution du projet au changement climatique

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.

Réponse : Ce point n'est pas réglementaire dans le cadre des études d'impact. Il n'est pas prévu de faire un bilan carbone complet du projet.

Par ailleurs, le (ou les) futur(s) locataire(s) du bâtiment, et donc la nature des produits stockés et les clients concernés, n'étant pas connus à ce stade du projet, il est impossible d'identifier la provenance et la destination des marchandises stockées sur le site et de quantifier le nombre de kilomètres parcourus par les poids-lourds hors du site.

De plus, et pour rappel, le projet sera certifié BREEAM niveau very good.

Cependant, à titre d'information, impact carbone de la phase d'exploitation du bâtiment peut être évalué.

Selon la méthodologie Bilan Carbone® développée par l'Ademe et l'Association Bilan Carbone (ABC), le facteur d'émission du trafic PL est de 0,079 kgCO₂/tonnes.km. En considérant le transport par camion plein de 40 tonnes, cela donne pour le projet, considérant un trafic moyen de 60 PL /jour (N.B : le trafic maximal journalier a été évalué à 70 PL/jour dans l'étude d'impact mais cette valeur ne sera atteinte que ponctuellement):

- 60 PL/jour x 40 tonnes x 1 km sur site x 0,079 = 189,6 kgCO₂/jour.

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

Si nous extrapolons les émissions avec les trajets hors site, considérant à titre indicatif que :

- les poids-lourds en provenance du site desserviront la moitié Sud de la France parcourant en moyenne 400 km depuis Montélimar,
- les poids-lourds à destination du site proviendront majoritairement du port de Fos-sur-Mer situé à environ 150 km,
- sur une journée, 50 % du trafic est lié à la réception de marchandise et 50 % est lié à l'expédition de marchandises.

Le calcul estimatif serait alors le suivant :

- $(60/2) \times 40 \text{ tonnes} \times 400 \text{ km} \times 0,079 = 37\,920 \text{ kgCO}_2/\text{jour}$
- $(60/2) \times 40 \text{ tonnes} \times 150 \text{ km} \times 0,079 = 14\,220 \text{ kgCO}_2/\text{jour}$

Soit un total de 52 140 kgCO₂/jour lié aux trajets hors site.

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

Réponse : Les centrales photovoltaïques mises en œuvre sur les projets développés par ARGAN fonctionnent exclusivement en autoconsommation. Par conséquent, leur dimensionnement est réalisé en fonction du profil de consommation électrique prévisionnel du ou des futur(s) utilisateur(s).

Compte-tenu de la consommation électrique relativement faible d'un entrepôt, une centrale couvrant plus que 30 % de la toiture ne générerait pas davantage d'économie d'électricité consommée depuis le réseau public.

A noter cependant qu'en cas d'installation d'équipements spécifiques liés au process du futur utilisateur, la consommation électrique du bâtiment pourrait potentiellement justifier l'implantation de panneaux photovoltaïques supplémentaires.

Par ailleurs, la mise en œuvre de panneaux photovoltaïques en toiture n'est pas la seule alternative déployée par ARGAN pour limiter la consommation énergétique de ses bâtiments logistiques. Ainsi ARGAN installe depuis 2021 des batteries de stockage de type Li-ion au sein de ses entrepôts. Ceci permet d'accroître encore davantage les économies d'électricité provenant du réseau public, sans avoir à augmenter la surface de panneaux photovoltaïques installés.

5. Effets cumulés avec d'autres projets

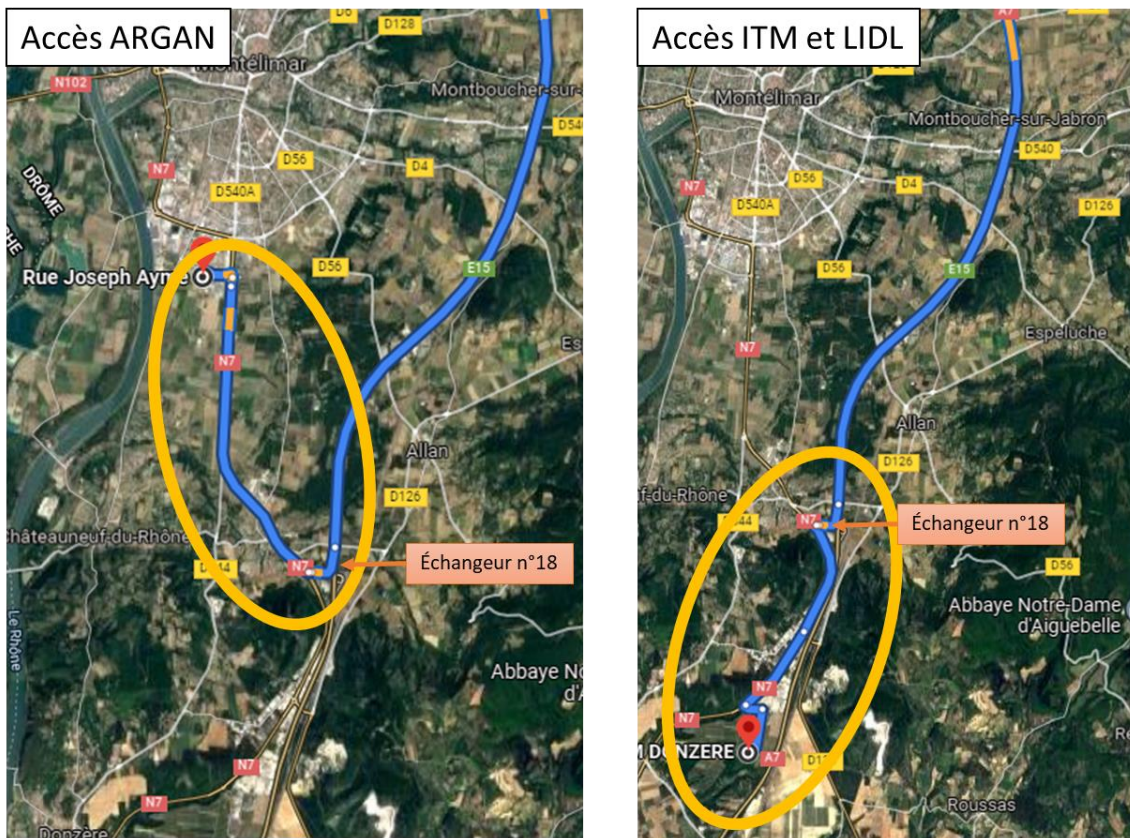
L'Autorité environnementale recommande d'évaluer les effets cumulés du projet avec les projets logistiques entre Loriol et Donzère, en matière de qualité de l'air et de nuisances sonores au regard de la situation pré-existante à leur réalisation. En particulier, les concentrations en polluants atmosphériques attendues le long des grands axes empruntés devront être confrontées aux dernières valeurs guides de l'OMS.

Réponse : Les portions de routes nationale et départementales empruntées par les poids-lourds en provenance ou à destination du site d'ARGAN seront, en majorité, différentes de celles empruntées par les poids-lourds des plateformes logistiques ITM et LIDL sur la ZAC des éoliennes de la commune de Donzère.

En effet, l'essentiel des poids-lourds se rendant sur l'une des trois plateformes emprunteront l'autoroute A7 puis rejoindront les plateformes via l'échangeur n°18. Cependant alors que les PL à destination ou en provenance des sites ITM et LIDL emprunteront les routes nationales

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

et départementales situées au Sud de cet échangeur, les PL liés à l'activité du site d'ARGAN emprunteront ces mêmes routes en direction du Nord.



La proportion de PL que représente le trafic engendré par la future plateforme d'ARGAN est faible en comparaison du trafic actuel de l'autoroute A7. Ainsi les résultats issus d'études de bruit et de la qualité de l'air au niveau de la portion d'autoroute à proximité du site ne pourraient être imputables au trafic du site d'ARGAN de manière significative.

5. Dispositif de suivi proposé

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.

Réponse : Les modalités de réalisation des contrôles de la qualité des eaux pluviales (paramètres, seuils, fréquence) sont précisées par l'arrêté du 11 avril 2017 relatif au stockage de matières combustibles en entrepôt couverts.

ARGAN se conformera à ces prescriptions ainsi qu'à celles de l'arrêté préfectoral du site, le cas échéant, pour la réalisation des mesures de qualité des eaux pluviales rejetées.

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

Réponse : Comme précisé précédemment, cette demande apparaît disproportionnée aux enjeux du projet, celui ne relevant pas de directives SEVESO / IED et ne stockant pas de produits toxiques.

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

De plus, la crèche présente à l'angle Nord-Ouest du terrain d'implantation du projet est située à environ 20 mètres des limites de propriété du site, à l'opposé de la zone d'implantation de la chaufferie et des zones d'accès et de circulation des VL et de PL sur le site et à destination du site.

L'ensemble des VL et de PL circuleront principalement sur la partie Est du site et n'emprunteront pas la rue André Testé (à l'Ouest du site) bordant la crèche. La partie Nord du site est destinée à accueillir le parking VL et les cours camions au sein desquels les véhicules seront mis à l'arrêt.

La chaufferie fera l'objet d'un entretien régulier et de contrôles conformément à la réglementation en vigueur applicable au site.

Enfin, comme indiqué au point 4.1.2.2 de l'étude d'impact, dans ce secteur les vents proviennent majoritairement du Nord-Nord-Est. La crèche est donc principalement impactée par les activités situées au Nord/Nord-Est déjà présentes dans la Zone d'Activité.

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

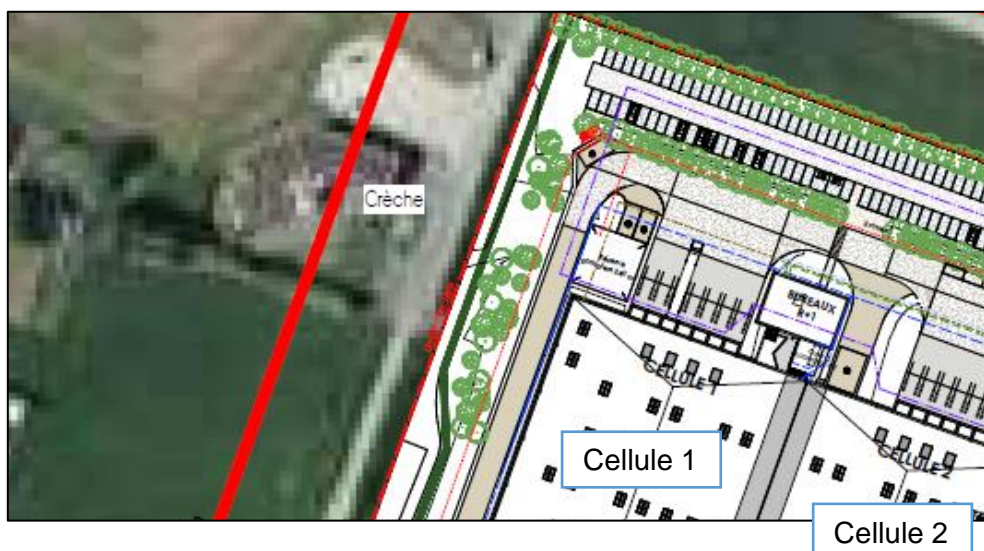
L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis ainsi que de mieux les illustrer.

Réponse : Les recommandations du présent avis sont résumées dans l'ensemble du document. L'étude d'impact n'a pas fait l'objet de modifications faisant suite à l'avis de la MRAE.

7. Etude de dangers

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.

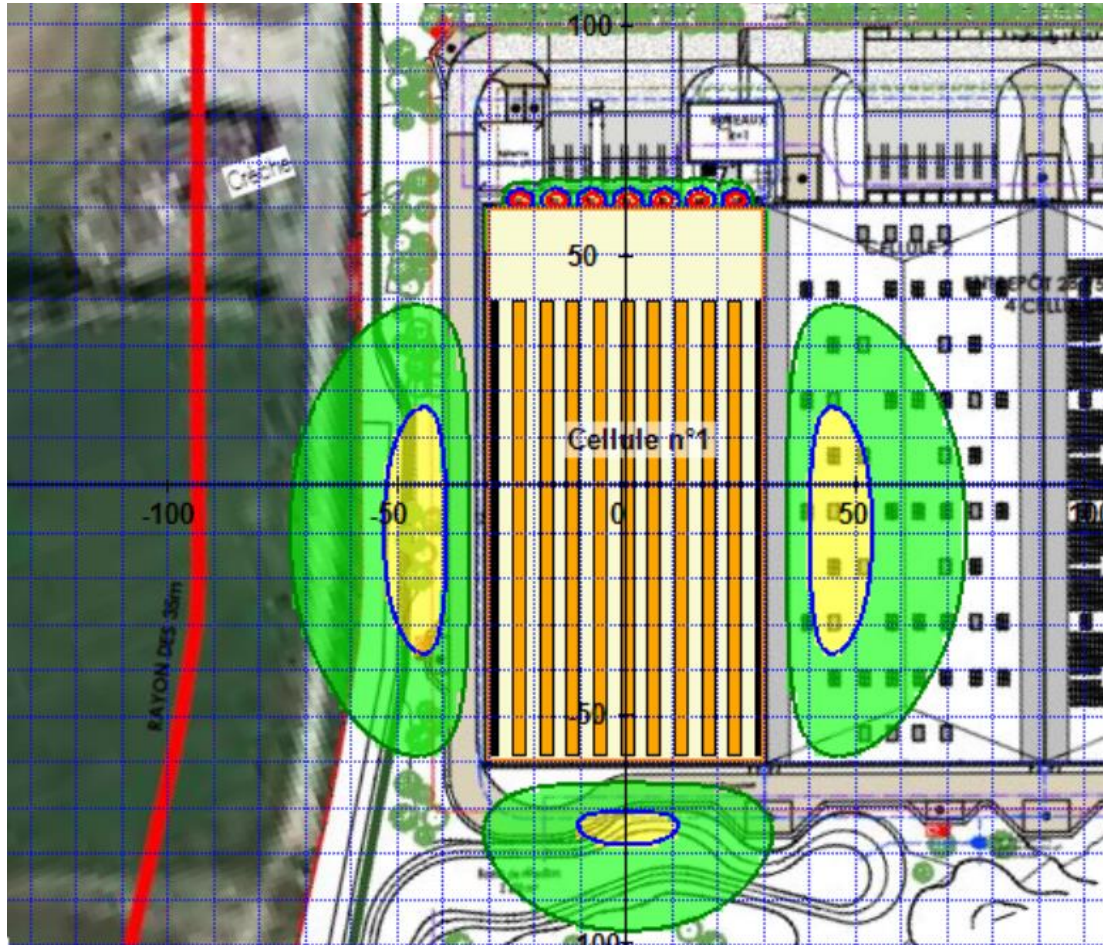
Réponse : La crèche étant située à environ 20 mètres de la partie Nord-Ouest du site du projet, la cellule la plus proche et susceptible de générer des flux thermiques pouvant atteindre celle-ci en cas d'incendie est la cellule 1.



Pour rappel, afin de représenter les flux thermiques générés par l'incendie d'une cellule de manière pénalisante et sans connaissance du contenu exact de chaque cellule, le choix a été

fait d'utiliser la palette type 2662 (matières polymères) pour la modélisation des flux de l'ensemble des cellules.

Afin de mieux apprécier l'absence de risque vis-à-vis des flux thermiques générés en cas d'incendie de la cellule 1 sur la crèche, voici une représentation graphique mettant en évidence la localisation de la crèche par rapport aux flux générés.



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.

Réponse :

La localisation de la canalisation de gaz naturel et la distance de servitude associée est précisée sur le plan VRD du projet.

Celle-ci a bien été prise en compte en phase de chantier et en phase d'exploitation.

Aucun mouvement de terrain dans le cadre du projet n'est prévu au droit de cette canalisation et sur la bande de 4 m constituant la servitude. Celle-ci est intégrée à la zone naturelle conservée en partie Sud du site. En phase de chantier, le tracé de la canalisation sera repéré par des piquets en surface de manière à prévenir toute intrusion des engins de chantier sur cette bande. En phase d'exploitation, aucune activité ne sera réalisée en partie Sud du site, hormis l'entretien courant des bassins d'infiltration et des espaces paysagers. Ces deux activités ne présentent aucun risque pour la canalisation enterrée de gaz.

ARGAN	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	Mémoire de réponse à l'autorité environnementale
-------	--	--

ANNEXES

- Annexe 1** : Photographies de l'environnement de l'état initial du site annexées au dossier de demande d'examen au cas par cas déposé le 30 juillet 2021
- Annexe 2** : Justification du projet – extrait du dossier de demande de dérogation à la protection des espèces
- Annexe 3** : Insertions paysagères du dossier de permis de construire