



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**AVIS DÉLIBÉRÉ DE
L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE PAYS DE LA LOIRE
projet de construction
d'une plateforme logistique sur le parc d'activités
de la Bayonne À Montbert (44)**

n° PDL-2020-4660

Introduction sur le contexte réglementaire

La demande d'autorisation environnementale concernant la construction d'une plateforme logistique sur la commune de Montbert (44) est soumise à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-1 du code de l'environnement.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Destiné à l'information du public, il doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de l'enquête publique.

Cet avis ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

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

1 Présentation du projet logistique et de son contexte

La société Ory4fulfillment SAS, filiale d'Amazon Europe Core S.a.r.l., envisage de construire une plateforme logistique automatisée à Montbert, dans le parc d'activités de la Bayonne. Le projet d'aménagement de ce parc d'activités a lui-même été l'objet d'une évaluation environnementale et a donné lieu à un avis de l'autorité environnementale compétente (le préfet de la région des Pays de la Loire) en date du 6 octobre 2015.

Sur une parcelle de 14,5 ha, un bâtiment logistique de quatre niveaux ainsi que des locaux administratifs et sociaux seront construits. Le volume hors tout du bâtiment principal et de ses excroissances mesure 318 m de long par 192 m de large et 23,5 m de haut. La surface de plancher à créer s'élève à près de 185 000 m². Le volume maximal de produits stockés est de 113 452 m³.

Le bâtiment accueillera des activités de réception des produits, de stockage automatisé, de reconditionnement des produits, de préparation des commandes et d'expédition. L'entrepôt est conçu pour accueillir la plus large gamme de produits possible. Le stockage dit « aléatoire » des produits dans l'entrepôt est contrôlé informatiquement, ce qui permet de réduire le volume nécessaire des espaces de stockage. La zone de stockage robotisée occupe 80 % de la surface des trois niveaux étages. Dans ces zones, des robots déplacent les étagères sur lesquelles sont stockés les produits vers les postes de travail situés en périphérie, soit pour alimenter le stock à partir des lots réceptionnés, soit pour collecter les produits nécessaires aux commandes à expédier. Des convoyeurs et des monte-charge acheminent les produits entre les différents niveaux. Les expéditions sont regroupées par destination géographique afin de limiter le nombre de mouvements de poids lourds et de réduire le nombre d'étapes de tri ultérieurs avant livraison au client final, ce qui permet aussi d'optimiser les émissions de gaz à effet de serre associées au trafic routier correspondant.



Figure 1: vue aérienne simulée du projet logistique depuis le sud-ouest (source : étude d'impact page 173)

Le projet logistique est dimensionné pour fonctionner 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, sur la base d'un fonctionnement en postes nécessitant la présence simultanée de 791 personnes pour l'exploitation de la plateforme. La partie administrative du site accueillera environ 45 personnes.

Outre le bâtiment principal, seront également aménagés sur le site des locaux techniques, des postes de contrôle d'accès, des abris fumeurs, des emplacements de stationnement¹, des voies de circulation internes notamment dédiées à la circulation des poids lourds, une zone extérieure de stockage de palettes ainsi qu'un bassin de rétention étanche propre au site. Les espaces bâtis représentent 5,9 ha, les espaces extérieurs imperméabilisés 7 ha et les espaces verts 1,6 ha.

Des panneaux photovoltaïques seront installés en toiture du bâtiment principal pour un minimum de 30 % de la surface de toiture, soit 15 500 m². La production électrique prévisible, qui sera auto-consommée sur le site, représente 2 855 kWp.

Le projet logistique relève des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à un régime d'autorisation au titre des rubriques 1510-1 (entrepôts), 1530-1, 1532-1, 2662-1, 2663-1a et 2663-2a (diverses natures de matériaux stockés). Il relève aussi des ICPE soumises à un régime déclaratif au titre des rubriques 1185-2a (fluide frigorigène des pompes à chaleur), 2910-A3 (groupes électrogènes de secours et motopompes) et 2925 (accumulateurs pour la recharge des robots électrique), avec contrôle périodique pour les deux premières.

Le dossier indique qu'il ne fait pas l'objet d'une demande d'autorisation ou d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau car il s'inscrit dans un parc d'activités qui bénéficie déjà, à son échelle, d'une autorisation datée du 1^{er} juillet 2016. Le projet va toutefois modifier les conditions qui ont conduit à cette autorisation, cette dernière ayant notamment été délivrée pour des projets plus petits. C'est pourquoi cette autorisation a fait l'objet d'un porter à connaissance le 10 août 2020 en vue de sa modification pour y intégrer le fonctionnement prévu pour la plateforme logistique.

1 127 emplacements poids lourds, 791 emplacements pour véhicules légers dont 352 places en parking silo, 108 emplacements pour deux-roues non motorisés sous abri et 40 emplacements pour motos non couvertes

Au-delà du sujet évoqué, l'insertion d'une opération au sein d'un parc d'activités représente de manière générale un ensemble d'opportunités et de contraintes au regard des incidences environnementales générées et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en œuvre dont le dossier doit rendre compte.

Toutes les opérations menées sur le parc sont ainsi constitutives d'un seul et même projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. L'évaluation environnementale du projet d'ensemble et de chacune des opérations est l'étude d'impact du parc réalisée en 2014, actualisée en tant que de besoin² et soumise à l'avis de l'autorité environnementale. L'étude d'impact transmise au dossier étant celle du seul projet logistique, il convient qu'elle soit complétée par des éléments suffisants pour permettre de disposer d'une appréciation d'ensemble des incidences à l'échelle du parc. La MRAe revient sur ces questions dans la suite du présent avis et notamment au § 3.1.

2 Les principaux enjeux du projet logistique au titre de l'évaluation environnementale

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet logistique, d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation, d'autre part, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la consommation d'espace et l'artificialisation associée de 14,5 ha de sols ;
- la prévention des risques d'incendie ;
- la gestion des eaux usées et des eaux pluviales au regard de la superficie des zones construites et imperméabilisées ;
- la préservation du cadre de vie des riverains, au regard des nuisances sonores, notamment lors de l'activité nocturne compte tenu de la présence d'habitations à environ 200 mètres du site, et des nuisances liées au trafic routier, associé au nombre d'employés et au volume de marchandises attendus sur le site ;
- l'intégration paysagère d'un bâtiment de 23,5 m de hauteur et près de 4,5 ha d'emprise au sol ;
- le bilan carbone du projet logistique dans son ensemble (bâtiment et chaîne logistique amont et aval tout au long de leur exploitation industrielle).

3 Qualité de l'étude d'impact du projet logistique

Le présent avis porte sur la version de juillet 2020 du dossier.

2 La notion de projet a été introduite par la directive 2011/92/UE et introduite en 2016 à l'article L. 122-1 du code de l'environnement qui précise : « Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de [la première] autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet ». L'application de ces dispositions aux projets dont la première autorisation est antérieure à 2016 constitue un facteur de sécurisation juridique.

Certaines cartes illustratives omettent de reporter le périmètre du site logistique, ce qui ne permet pas de le resituer aisément parmi les informations fournis par ces cartes³. Le report de ce périmètre sur toutes les cartes permettrait une meilleure compréhension du dossier pour le public.

3.1 Conséquence de l'inscription du projet logistique au sein d'un parc d'activités ayant fait l'objet d'une étude d'impact en 2014

Les incidences de l'accueil de la future plateforme ont vocation à être mises en perspective à l'échelle du parc d'activités dans lequel elle va prendre place. À cette fin, il est attendu du dossier :

- qu'il rappelle les principales caractéristiques du parc d'activités, ses principaux impacts et les mesures prévues par l'étude d'impact pour y remédier, et présente son état d'avancement ;
- qu'il justifie les dispositions prises au niveau de la plateforme pour se conformer aux dispositions qui découlent de l'évaluation des incidences telle que conduite à l'occasion de l'étude d'impact du parc dans son ensemble, et mettre en œuvre les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC) actées dans le cadre des autorisations qui encadrent le parc ;
- qu'il démontre que l'installation de la plateforme logistique ne remet en question ni cette évaluation des incidences, ni la suffisance de ces mesures ERC ;
- que, dans le cas contraire, il procède à une actualisation au regard des impacts qu'il va générer.

En l'état, le maître d'ouvrage du projet de plateforme logistique :

- a conduit divers compléments d'études spécifiques à l'implantation de son activité : en matière de circulation générée et d'impacts sur les voiries, de gestion des eaux, de bruit, de prospections naturalistes, d'impacts paysagers, etc. ;
- a prévu quelques mesures d'évitement, de réduction et de compensation supplémentaires ;
- a rappelé les mesures qui avaient été édictées dans le cadre du parc d'activités en matière de compensation des impacts sur les zones humides notamment.

La MRAe relève dès à présent que les incidences de l'extension de la station d'épuration rendue nécessaire par l'accueil de la plateforme n'ont pas été analysées dans le cadre de la présente étude d'impact alors même que sa réalisation est indispensable pour la bonne gestion des eaux usées. Ce point sera évoqué en partie 5.2.

Ces différents points seront développés et commentés dans la suite de l'avis.

3.2 État initial de l'environnement

Le projet logistique n'interfère directement avec aucun zonage environnemental et paysager. Au niveau des investigations naturalistes, des compléments aux investigations initiales du parc d'activités, qui dataient de 2013 et 2014, ont été utilement réalisés en décembre 2019 et au premier semestre 2020. Du fait des interventions récentes sur site liées à l'aménagement global du parc d'activités (défrichement des boisements à l'est du site, démolitions des constructions de l'ancien centre hospitalier spécialisé), les enjeux sont globalement très faibles même s'ils peuvent être très localement modérés. Ont ainsi été repérés un herbier

3 Les cartes suivantes sont notamment dans ce cas : le zonage humide du SAGE page 50, les zones humides dans l'analyse de l'état initial de l'étude d'impact du parc d'activités page 55, l'orientation d'aménagement et de programmation inscrite au PLU de Montbert page 66, les observations naturalistes de 2013 pages 87, 88 et 92, la topographie du parc d'activités page 104, les unités paysagères page 131.

aquatique à Chéracées sur environ 400 m² (0,2 % du site) et quelques haies, certaines notamment multistrates, un arbre têtard remarquable ainsi que quelques couples d'oiseaux nicheurs : trois pour l'Alouette Lulu, un pour le Petit Gravelot et un pour l'Hypolaïs polyglotte. Le tableau récapitulatif des enjeux présente toutefois une erreur : il affiche la couleur verte (correspondant à un enjeu nul) pour les enjeux en matière de milieux naturels et de biodiversité alors que ces enjeux y sont identifiés comme faibles à moyens.

Concernant les enjeux que l'étude d'impact fait ressortir, on note la proximité des habitations (190 m pour les plus proches), la qualité des eaux souterraines à préserver des pollutions supplémentaires, l'intégration du projet logistique dans le paysage mais surtout la fluidité du trafic routier sur les voies de circulations proches à préserver. Si ces enjeux croisent aussi ceux identifiés par la MRAe, un enjeu n'a cependant pas été identifié par l'étude d'impact. Il s'agit de l'artificialisation des sols par les installations, susceptible d'effets en termes de perte de biodiversité et de gestion des eaux pluviales, abordés par l'étude d'impact, mais également en termes d'atteintes aux fonctions d'espaces relais pour les espèces, à la biomasse des sols et à leur capacité de stockage du carbone⁴.

La MRAe recommande de compléter la liste des enjeux environnementaux du projet logistique par l'artificialisation des sols.

3.3 Articulation du projet logistique avec le plan local d'urbanisme de la commune de Montbert

Le projet logistique se situe en zone AUeb du plan local d'urbanisme de la commune de MONTBERT, qui correspond au parc d'activités de la Bayonne. Par ailleurs, en application des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU, tout arbre remarquable doit être strictement préservé. Or un arbre remarquable a été identifié dans l'emprise du projet logistique. La mairie a engagé une procédure de modification simplifiée du PLU pour assouplir cette règle et permettre d'abattre cet arbre sous condition de compensation. La compensation proposée est la plantation de 3 arbres de haut jet (2 frênes et 1 érable). La procédure engagée par la collectivité vise par ailleurs à adapter les règles en matière de stationnement (critère lié à la surface plancher dans le PLU actuel alors que le nombre de places a été défini pour le présent projet logistique en fonction du besoin lié au fonctionnement notamment).

3.4 Suivi des mesures et de leurs effets

Les modalités de suivi des mesures compensatoires est annoncé à la suite de chacune des mesures, sans être récapitulées en un lieu unique au sein de l'étude d'impact. La pérennité des habitats compensatoires est ainsi prévue pour 30 ans avec un suivi écologique réalisé sur 15 ans. D'autres modalités de suivi sont présentées succinctement page 298.

3.5 Méthodes

Sous réserve des remarques formulées ci-après au paragraphe 5.3 à propos de l'étude de trafic, les méthodes sont clairement exposées et, pour certaines, précisées dans un chapitre dédié en fin d'étude d'impact.

4 Voir notamment la documentation de la base carbone, basée sur l'étude INRA « Stocker du carbone dans les sols agricoles de France ? » (2002) : « Les valeurs proposées sont donc pour les prairies et les forêts 290 tCO₂.ha-1 et pour les cultures 190 tCO₂.ha-1 » et l'étude de l'INRA du 13 juin 2019.



Figure 2: état initial du site et habitations les plus proches
(source : étude d'impact page 33)

3.6 Résumé non technique

Le résumé non technique annonce, page 30, qu'« aucune mesure compensatoire n'est requise » par le projet logistique. Dans un souci de cohérence avec l'étude d'impact, qui présente six mesures compensatoires, le résumé non technique doit être complété sur ce point.

4 Analyse des variantes et justification des choix effectués

L'étude d'impact décrit une dizaine de sites alternatifs étudiées sur la région de Nantes. Parmi les motifs du choix du parc d'activités de La Bayonne figurent la facilité d'accès routier, ce qui limite les nuisances induites,

ainsi que l'absence d'enjeux écologiques significatifs et l'éloignement des zones naturelles remarquables. Elle introduit le terme d'accessibilité dans l'analyse comparative des solutions de substitution, sans expliciter si des voies d'approvisionnement alternatives, ferroviaires notamment, ont été envisagées.

Toutefois, le dossier ne présente aucune alternative hors de la région de Nantes. Ory4fulfillment SAS est une société exploitant des plateformes logistiques à l'échelle nationale. Sauf à considérer des termes d'approvisionnement ou de chalandise non spécifié par le dossier, des alternatives étaient donc *a priori* envisageables. Le choix de la région de Nantes doit ainsi être justifié, notamment du point de vue des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic poids lourds : ce choix permet-il une optimisation des flux logistiques ? De même, la taille de la plateforme n'est pas argumentée. Une autre organisation nationale des implantations du demandeur nécessiterait-elle des plateformes plus grandes, ou plus petites, et quels en seraient les impacts environnementaux ?

Le dossier rappelle bien, en revanche, les mesures prises pour limiter le besoin de foncier : d'une part la gestion automatisée du stockage, qui permet de réduire le nombre et la largeur des allées de circulation en densifiant le stockage, et, d'autre part, la construction d'un bâtiment sur quatre niveaux.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des variantes du projet logistique avec des localisations situées en dehors de la région de Nantes et avec une organisation nationale différente des plateformes qui aurait pu conduire à un projet logistique d'une taille différente sur la région nantaise.

5 Prise en compte de l'environnement par le projet logistique

5.1 Préservation des sols

Le projet logistique s'implante dans le parc d'activités de La Bayonne. Ce dernier a fait l'objet d'une étude d'impact en 2014 qui a examiné à l'époque et à son échelle la question de la consommation d'espace. Cela n'exonère toutefois pas le projet de plateforme logistique d'une analyse à son niveau de la question de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols qu'il va générer au sein du parc d'activités.

Le parc d'activités de La Bayonne a été aménagé pour partie à l'emplacement d'un ancien centre hospitalier spécialisé et pour le reste sur des terrains boisés. Depuis, dans le cadre des aménagements nécessaires à la réalisation de ce parc d'activités, la majorité des constructions a été démolie et les boisements défrichés. À ce jour, le site du projet de plateforme logistique est donc constitué d'une « *friche avec des milieux récemment remaniés* ». Le dossier en conclut rapidement que « *la mise en œuvre du projet ne sera pas à l'origine d'une consommation d'espaces agricole et forestier* ».

Au-delà de ce constat de premier niveau, et au regard de la dimension environnementale du sujet, une analyse de la surface de sols artificialisés et des mesures mises en place pour limiter cette surface et compenser les incidences induites est attendue.

Ainsi, le projet logistique prévoit l'artificialisation de 14,5 ha de sols dont 12,9 ha seront imperméabilisés. Au cas d'espèce, cet enjeu environnemental important est à apprécier au regard de la justification du besoin et renvoie à la nécessité d'usages économes de la ressource sols (optimisation des surfaces artificialisées).

Le projet logistique prévoit un certain nombre de mesures de nature à limiter l'artificialisation des sols parmi lesquelles la réalisation d'un entrepôt de stockage sur 4 niveaux, d'un parking silo sur deux niveaux pour le stationnement de véhicules légers, de stationnements pour les vélos ou les motos. Concernant les

emplacements de stationnement, la MRAe note que le parking silo représentera toutefois moins de la moitié des emplacements proposés pour les voitures sur le site (352 sur 791) et que les emplacements situés en étage, qui sont ceux permettant effectivement de réduire l'artificialisation, représentent moins de 20 % du total (152 emplacements sur 791). Aucune proposition alternative avec un parking silo plus grand, sur plus de niveaux ou un deuxième parking silo permettant de réduire encore la surface de sols artificialisés, voire la superficie de terrain nécessaire au projet logistique, n'est présentée dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des incidences de l'artificialisation des sols induite par le projet logistique et de renforcer les mesures d'atténuation à mettre en place, notamment par des mesures d'optimisation supplémentaires des emplacements de stationnement.

La MRAe rappelle en outre que l'objectif de « zéro artificialisation nette » inscrit dans les orientations politiques françaises depuis juillet 2018 impose de réfléchir, à titre compensatoire, à des propositions de désartificialisation parallèlement à toute nouvelle artificialisation.

5.2 Préservation des risques d'incendie

Si l'enjeu de prévention des risques d'incendie et la rétention des eaux d'extinction en cas d'incendie est commun à tous les entrepôts logistiques, il est dans la cas présent accentué par la taille de l'entrepôt, la présence de plusieurs niveaux de stockage, la surface de stockage non recoupée par des murs coupe-feu sur chaque étage, chaque niveau de 43974 m² constituant une seule et unique cellule, l'utilisation de nombreux robots dont le comportement en cas d'incendie reste à déterminer et la présence de panneaux photovoltaïques (sur 30 % de la surface extérieure de la toiture).

Ces spécificités de l'opération bâtementaire – et notamment la présence de 4 niveaux et l'absence de sectorisation pour limiter la taille des cellules – conduisent le porteur du projet logistique à solliciter la possibilité offerte au préfet par l'arrêté ministériel du 11/04/2017 de permettre une adaptation de ses dispositions, sous réserve de la réalisation d'une étude d'ingénierie incendie et de l'atteinte d'un niveau de sécurité au moins équivalent à celui obtenu en respectant toutes les dispositions. Le porteur de projet logistique adopte ainsi une approche qu'il qualifie de « performantielle » qui implique une adaptation de certaines dispositions de l'arrêté ministériel précité en proposant une autre méthode pour atteindre des résultats équivalents. Il joint à son dossier une étude d'ingénierie incendie réalisée par EFECTIS comprenant une étude des flux thermiques, et une étude de désenfumage et d'évacuation des personnes. Une étude de la tenue au feu de la structure et du mode de ruine sera réalisée dans le cadre de l'avancement des études de conception du bâtiment. Cette étude finale sera annexée au dossier tenu à la disposition de l'administration.

Par ailleurs, l'exploitant a étudié pour chaque phénomène dangereux retenu, son intensité, sa probabilité, sa cinétique et sa gravité au regard des dispositions de l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 (étude de dangers). Au final, aucun accident majeur pouvant affecter des personnes à l'extérieur du site par des effets thermiques, toxiques ou de surpression, en tenant compte des mesures de maîtrise des risques, n'est identifié par le porteur de projet logistique.

Sont prévus de nombreuses mesures de maîtrise des risques et des moyens d'intervention parmi lesquels un système automatisé de mise en sécurité des robots en cas d'activation d'une alarme incendie. Eu égard à l'importance de ce système pour prévenir la propagation d'un incendie par les robots et à la taille très importante des cellules, la justification de la performance de ce système doit être approfondie.

Enfin, le dossier nécessite d'être complété par les dispositions envisagées par le porteur de projet pour intervenir rapidement en phase accidentelle (extinction des départs de feu, évacuation, information des services de secours et des pouvoirs publics, etc).

5.3 Préservation de la ressource en eau et des zones humides, de la biodiversité

Les eaux usées sanitaires du site seront dirigées vers le réseau public. La station d'épuration du parc d'activité fera l'objet de travaux d'agrandissement pour être en mesure de traiter les effluents du projet logistique. La communauté de communes de Grand Lieu, compétente en la matière, s'est engagée à mettre en service l'ouvrage pour juillet 2022 au plus tard. L'exploitant de la plateforme logistique s'est, de son côté, engagé à ne débiter l'exploitation de l'entrepôt qu'après mise en service de la station d'épuration agrandie. Toutefois, les impacts de l'agrandissement de la station d'épuration devraient être traités dans le cadre de la présente étude d'impact car il s'agit d'un équipement indispensable au bon fonctionnement du projet logistique.

La MRAe recommande de compléter la présente étude par une évaluation des incidences de l'extension de la station d'épuration du parc rendue nécessaire par l'implantation de la plateforme logistique et la définition d'éventuelles mesures ERC en lien avec cet agrandissement.

Concernant les eaux pluviales, le système de collecte et de rétention du projet logistique est dimensionné pour une pluie de période de retour 30 ans, sans débordement sur les voiries. En outre, le projet logistique a vérifié l'absence de risque de dommages à ses installations et d'inondation de ses bâtiments pour une pluie supérieure à la pluie centennale⁵. Pour garantir cet objectif, un bassin de rétention propre au projet logistique est prévu en complément du bassin public réalisé pour le parc d'activités dans son ensemble mais dimensionné pour une pluie décennale⁶ et pour un coefficient d'imperméabilisation moyen inférieur à celui du projet logistique. Les eaux de voirie seront traitées via un séparateur à hydrocarbure avant rejet vers le bassin public.

Le bassin de rétention des eaux pluviales propre au projet logistique servira aussi pour le confinement des eaux d'extinction d'incendie. La MRAe observe que le maintien opérationnel d'une telle fonctionnalité nécessite un entretien, une maintenance et un entraînement des équipes d'exploitation très réguliers.

Le projet logistique imperméabilise une zone humide de 670 m², qui a été compensée dans le cadre de l'étude d'impact de l'aménagement du parc d'activités de La Bayonne. Les caractéristiques de la zone humide impactée et des zones humides de compensation sont rappelées dans l'étude d'impact page 188. De plus, une étude de suivi de ces mesures compensatoires réalisée en 2020 précise que les zones humides situées à l'ouest du parc d'activités sont alimentées par un bassin versant situé au sud-ouest du parc. Le dossier en conclut logiquement que le projet de plateforme logistique n'interceptera pas les eaux de ruissellement alimentant ces zones humides.

Plus généralement, quelques mesures compensatoires sont prévues en matière de biodiversité. Les trois arbres de haut jet prévus en compensation au titre du PLU seront gérés en têtard. Des habitats seront aussi reconstitués sur 3 100 m² (habitat favorable à l'Alouette Lulu), sur 1 000 m² (habitat favorable au Petit Gravelot), sur 1 000 m² (habitat favorable à l'Hypolaïs polyglotte) et sur 1 000 m² (habitat favorable d'herbier aquatique à Chéracées) pour compenser la perte d'habitat des quelques couples nicheurs recensés sur le site

5 Pluie centennale : pluie de période de retour 100 ans

6 Pluie décennale : pluie de période de retour 10 ans

et de l'herbier à Chéracées. Enfin, 1,5 km de haies seront plantés en périphérie du projet logistique en compensation des 960 m actuellement présents qui seront arrachés.

En outre, suite à l'absence d'enjeux majeurs sur site en matière de biodiversité, à l'éloignement du périmètre du projet logistique des différents sites Natura 2000 (10 km et plus), le dossier conclut à l'absence d'incidences du projet logistique sur les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire ayant justifié leur désignation. La MRAe n'a pas d'observation à formuler sur cette conclusion.

5.4 les nuisances et risques sanitaires liés au trafic

Circulation routière

En matière de gestion du trafic routier, une étude a été conduite pour estimer le trafic généré par le projet logistique et les potentiels dysfonctionnements et incidences qu'il pourrait engendrer, tant au niveau du fonctionnement des parkings du site que sur les voies d'accès au site. La présentation de la méthode est insuffisamment précise pour garantir la fiabilité des résultats présentés⁷. En outre, on ne sait pas si l'étude prend en compte les navettes de bus complémentaires au réseau de transport en commun ou le plan de déplacement d'entreprise, évoqués page 213, qui sont des mesures favorables à l'usage des transports collectifs ou aux modes actifs et au covoiturage. L'étude ne prend par ailleurs pas en compte les effets conjugués du projet logistique avec les installations et activités du reste du parc qui vont aussi générer du trafic en direction et sur le secteur⁸. Par contre, la restitution des évolutions du trafic, à la fois dans un tableau et sur des cartes, en facilite l'appréhension par le lecteur.

En l'état, il ressort de l'étude que l'évolution la plus importante en valeur concernerait la RD 137 vers le nord : +3 200 véhicules légers par jour, soit +22 %, auxquels s'ajoutent +220 poids lourds par jour soit +17 %. L'évolution relative la plus importante serait observée à Aigrefeuille-sur-Maine : rue de l'industrie puis sur la RD 117 en direction de l'A 83, le trafic des poids lourds doublerait. Rue Le Marchais, le trafic des véhicules légers pourrait augmenter de moitié mais resterait modeste au total (620 véhicules par jour contre 400 aujourd'hui).

7 La présentation de l'étude de trafic, pages 227, annonce 711 personnes présentes simultanément sur le site alors que ce nombre s'élève à 836 (791 postes pour l'exploitation et 45 postes administratifs). 711 correspond aux 791 postes auxquels on applique le coefficient de 90 % pour estimer le nombre de personnes qui viendront en voiture personnelle, ce qui omet les administratifs, également susceptibles de venir en voiture et dont la pause méridienne pourrait intervenir pendant les arrivées et départs des équipes qui se dérouleront entre 12h50 et 13h35.

Page 228, la zone d'influence (pour l'origine estimée des salariés) est calculée pour inclure toutes les communes comprises à moins de 20 minutes en voiture du site. On suppose que la répartition des origines des salariés est ensuite faite proportionnellement à la population de chaque commune mais le dossier ne le précise pas. De plus, des spécificités locales pourraient remettre en cause cette répartition théorique. Une comparaison de cette hypothèse de répartition avec les origines de l'ensemble des employés travaillant actuellement sur Montbert, par exemple, permettrait de vérifier l'absence de biais ou de prise en compte d'un phénomène spécifique.

Page 236, 3 carrefours étudiés ne présentent aucune saturation mais on ne sait pas de quels carrefours il s'agit. En première supposition, on pourrait penser aux trois carrefours giratoires sur la RD 137 mais celui au droit du projet logistique peut présenter ponctuellement des remontées de files (cf. page 238).

8 L'étude d'impact annonce, page 254, qu'« au regard de la nature des autres projets recensés, le principal contributeur à l'augmentation du trafic sera le [présent] projet ». Cette affirmation n'est corroborée par aucune donnée chiffrée (évaluation du nombre de postes de travail attendus sur le reste de la zone d'activités de La Bayonne par exemple). Au regard des difficultés de fonctionnement prévisibles identifiées sur deux carrefours lors du changement de service du midi, l'ajout d'une circulation, même modérée, doit être prise en compte.

L'étude a vérifié le fonctionnement des carrefours sur la RD 137 principalement impactés : ils devraient rester fluides, hormis celui au droit du projet logistique susceptible de présenter ponctuellement des remontées de files. L'étude suggère la réalisation d'un tourne-à-droite direct depuis la RD 137 nord pour éviter au maximum ce risque, sans en évaluer précisément l'impact. Elle a aussi vérifié le fonctionnement des quatre carrefours d'accès au site au sein du parc d'activités. L'un deux est susceptible de présenter des problèmes de saturation. Deux solutions sont suggérées par le dossier : soit transformer ce carrefour en giratoire et condamner un des barreaux routiers du parc d'activités, soit faire fonctionner les voies en sens unique et affecter deux des accès au site aux entrées et les deux autres aux sorties. Aucun engagement n'est cependant pris, ni par le porteur du projet logistique, ni par les collectivités gestionnaires des voiries. Or l'étude d'impact ne peut se contenter de ce constat : elle doit évaluer les impacts de ces différents scénarios et s'engager sur des mesures d'évitement et de réduction pour l'option retenue.

En conclusion, sous réserve de quelques précisions à apporter et vérifications à effectuer ainsi que de l'intégration du trafic généré par le reste du parc d'activités quand il sera en totalité construit, l'étude conclut au bon fonctionnement des voiries et carrefours, sauf pour deux d'entre eux pour lesquels elle préconise des solutions. Il convient que les collectivités gestionnaires de voirie, en concertation avec le porteur de projet logistique, s'engagent à mettre en place les solutions nécessaires en temps utile. Il importe que ces aménagements soient envisagés à l'échelle du projet d'ensemble, c'est-à-dire en considérant le fonctionnement de la totalité du parc, incluant le cas échéant les perspectives de nouvelles activités à accueillir. Il revient au porteur de projet logistique de donner des perspectives temporelles quant au fonctionnement de sa plateforme à un niveau nominal. Le choix de la solution retenue, même si elle peut être mise en œuvre après la mise en service du projet logistique, doit être effectué au plus tôt car il peut impacter le fonctionnement des circulations internes au site (cas de la mise en sens unique de certaines voiries).

La MRAe recommande de compléter l'étude de trafic pour en préciser la méthodologie, en vérifier la fiabilité et prendre en compte le trafic cumulé avec celui généré par le reste du parc d'activités de La Bayonne. Au regard des impacts potentiels identifiés sur le fonctionnement de deux carrefours, la MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en considérant le fonctionnement de la totalité du parc, et de proposer des mesures d'évitement et de réduction adaptées.

De plus, la MRAe relève qu'il convient de tempérer la conclusion de l'étude d'impact qui affiche, page 240, que « l'impact du projet logistique sur le trafic routier est globalement négligeable pour les périodes du matin et du soir » sans considération d'un impact qui serait localement important sur les trafics journaliers.

Qualité de l'air

L'étude d'impact se base sur un trafic estimé à 440 mouvements de poids lourds en moyenne par jour, à 48 mouvements de véhicules utilitaires et à environ 4 400 mouvements⁹ de véhicules particuliers générés par les salariés. La consigne donnée aux conducteurs de poids lourds sera de couper leur moteur une fois mis à quai, limitant ainsi la durée d'émission des moteurs à une dizaine de minutes sur le site, selon le dossier. À titre de comparaison, le taux de respect de cette consigne sur les sites déjà exploités par le porteur de projet logistique n'est pas indiqué.

Sur ces bases, l'étude d'impact conclut que « le trafic routier imputable au projet ne sera pas de nature à modifier significativement la qualité de l'air dans le secteur d'implantation au vu du trafic existant à proximité » et considère donc l'impact sur l'environnement des émissions des camions sur site comme « faible en

⁹ Hypothèse d'une part modale de la voiture de 90 % appliquée à 791 postes de travail assurés sur 3 roulements quotidiens et à 45 postes administratifs, avec une arrivée et un départ par jour par salarié.

comparaison de l'impact lié à la présence d'axes routiers importants à proximité du projet » (RD 63 et surtout RD 137 et A 83). Cette conclusion semble en l'état insuffisamment étayée.

La MRAe recommande que soit produite soit une étude sur la qualité de l'air spécifique au site et au projet logistique, soit la référence à des résultats de suivi dans des situations similaires.

Bruit

En matière d'impact sonore, une étude spécifique a été réalisée qui prend en compte le trafic généré ainsi que les équipements techniques situés en toiture. Quatre points situés au niveau des quatre plus proches habitations ont fait l'objet de mesures du niveau de bruit résiduel actuel. En l'absence d'indications quant à la vitesse du vent au droit du microphone lors de la campagne acoustique, la fiabilité des mesures ne peut toutefois pas être garantie. Sous cette réserve, les simulations calculées de l'impact acoustique de la mise en activité de la plateforme logistique permettent de vérifier que les émergences maximales autorisées par la réglementation ne seront pas dépassées. Dans la mesure où sur au moins un site l'émergence calculée est du même ordre de grandeur que l'émergence réglementaire maximum, il serait opportun de prévoir, au titre des mesures de suivi, une mesure du niveau de bruit après mise en exploitation de la plateforme et régulièrement au fur et à mesure de sa montée en charge, voire des éventuelles mesures susceptibles d'être mises en œuvre en cas de dépassement.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une mesure de suivi visant à vérifier, tout au long de la montée en charge de la plateforme logistique, le respect de la réglementation en matière d'émissions sonores au niveau des habitations les plus proches.

5.5 contribution à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre

Le dossier évalue les incidences du projet logistique sur le climat. À ce titre, il identifie plusieurs sources, en lien avec le recours à l'énergie électrique ainsi qu'au niveau des moteurs à combustion, que ce soit ceux des poids lourds, des véhicules du personnel, des groupes électrogènes ou des motopompes.

Seules les émissions liées aux consommations électriques sont finalement estimées, à la fois celles en provenance du réseau ERDF et celles issues de l'autoconsommation de l'énergie d'origine photovoltaïque produite en toiture, grâce aux facteurs d'émission de la méthode Bilan Carbone¹⁰. Le dossier précise en effet que les groupes électrogènes et les motopompes sont uniquement utilisées, en mode d'exploitation normal, pour vérifier leur bon fonctionnement ; il juge donc leur consommation de fuel et de gasoil nulle. À défaut d'être réellement nulle, elle devrait être négligeable.

En outre, il omet surtout les émissions de gaz à effet de serre liées au trafic généré par le projet logistique, que ce soit celui des véhicules de transport des marchandises ou celui des véhicules motorisés des employés sur le site. En l'état, l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre du projet logistique, qui ressort à 1 626 t d'équivalents CO₂ par an, est donc très partielle et ne donne pas à voir la réalité des émissions futures.

Les émissions de la phase travaux ne sont pas non plus évaluées. Enfin, une évaluation complémentaire du déstockage carbone et de la perte de capacité de stockage liés à l'artificialisation des sols est aussi attendue.

La MRAe recommande de compléter l'estimation des émissions de gaz à effet de serre avec celles résultant de l'usage des moteurs à combustion, notamment ceux des poids lourds et des véhicules du personnel.

10 La méthode Bilan Carbone est un outil de recensement des émissions de gaz à effet de serre initié par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), développé et mis à jour depuis 2011 par l'association bilan carbone (ABC).

5.6 intégration paysagère

Du fait de l'emprise du bâtiment principal (plus de 50 000 m²) et des opérations de terrassement nécessaires au projet logistique (16 mètres de dénivelé entre le sud-ouest et le nord-est du site), les quelques arbres isolés et bosquets recensés sur le site en dehors de sa périphérie ne seront pas conservés. En conséquence de ce terrassement, un mur de soutènement de 5,1 mètres de haut ceinturera les circulations dédiées aux poids lourds à l'ouest, au nord et à l'est du bâtiment principal. Les fonctions logistiques du bâtiment principal sont en effet reportées au nord et à l'ouest, la façade sud constituant l'accès principal et présentant un aspect plus tertiaire. C'est cette façade qui sera principalement visible lors de l'accès au parc d'activités de La Bayonne.

Les photomontages présentant le projet logistique dans son environnement actuel, présentés en annexe C8 de l'étude d'impact, rendent compte de la perception que l'on pourra en avoir à sa mise en service. Depuis la route départementale (RD) 137 en provenance du nord, les vues sur le projet logistique seront filtrées par les boisements préservés au nord du parc de La Bayonne, d'une hauteur similaire à celle du bâtiment principal. Depuis la voie d'accès au parc d'activités, la RD 63 située au sud-est du projet logistique, les vues sont plus directes car les haies d'arbres et d'arbustes qui entourent pourtant le site seront d'une hauteur modeste par rapport aux 23,5 mètres du bâtiment principal. Aucun photomontage n'est proposé depuis l'autoroute A 83 à l'ouest, ni en provenance du nord, ni en provenance du sud. Si le projet logistique n'est pas perceptible depuis cette infrastructure majeure pourtant située à environ 300 mètres du site, alors le dossier doit l'indiquer ou, sinon, indiquer l'impact visuel depuis cet axe.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de l'intégration paysagère du projet logistique en vérifiant dans quelle mesure le projet logistique sera perceptible depuis l'autoroute A 83.

6 Conclusion

L'étude d'impact permet globalement d'appréhender les enjeux inhérents au site et à l'activité projetée. Elle mériterait néanmoins d'être complétée sur deux points majeurs.

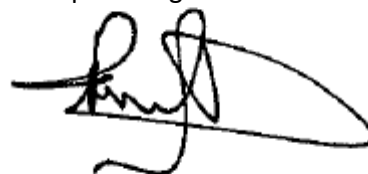
D'une part, à propos de l'enjeu de la consommation de foncier et de l'artificialisation des sols, il manque une justification de l'usage économe de la ressource sols et la recherche de mesures complémentaires de réduction de l'artificialisation due au stationnement.

D'autre part elle est trop centrée sur le site des installations, et ne permet pas réellement une vision d'ensemble des incidences et des raisons des choix du projet logistique à l'échelle du site et dans la perspective de sa zone d'approvisionnement et de chalandise. Des compléments sont attendus à ces deux échelles. À propos de la prise en compte du trafic routier. L'étude de trafic et l'analyse des incidences de son accroissement restent à fiabiliser notamment en tenant compte du trafic généré par le reste du parc d'activités de La Bayonne ; le porteur de projet logistique et les collectivités gestionnaires des voiries doivent aussi s'engager sur des mesures d'évitement ou de réduction des dysfonctionnements potentiels des carrefours.

Sont aussi attendus des compléments ponctuels concernant les travaux d'agrandissement de la station d'épuration, l'impact paysager depuis l'autoroute A 83 et l'estimation des émissions de gaz à effet de serre générés par le projet logistique dans son ensemble et sur le temps de son exploitation.

Nantes, le 28 septembre 2020

Le président de la MRAe Pays de la Loire,
par délégation

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'D' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.

Daniel FAUVRE