



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**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)**

Avis n° 2019-ARA-AP-824

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), dans sa réunion du 3 septembre 2019, a donné délégation à Véronique Wormser, en application des articles 3 et 4 de sa décision du 23 juillet 2019 portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis relative au projet de plateforme logistique – base de Donzère, présenté par la société ITM Logistique Alimentaire Internationale, sur la commune de Donzère (26).

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 18 avril 2019 par l'autorité compétente, pour avis au titre de l'autorité environnementale. Cette dernière a reçu le dossier complet le 14 août 2019.

Conformément aux dispositions du II de l'article R122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 181-19 du même code, les services de la préfecture de la Drôme et l'Agence régionale de santé ont été consultés dans le cadre de la procédure liée à l'autorisation environnementale.

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

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

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

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

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du même code.

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

Synthèse

Le projet consiste à construire et exploiter un nouvel entrepôt logistique dans la partie Sud du « parc d'activités des éoliennes »¹, sur la commune de Donzère, dans la Drôme, à proximité de l'A7 et de la RN7.

Cet entrepôt de logistique de 71 000 m² comportant 9 cellules dont un transtockeur de 35 m de hauteur sera implanté sur un terrain de 27,6 hectares. La société ITM Logistique Alimentaire Internationale, filiale du Groupement des Mousquetaires, est maître d'ouvrage de ce projet.

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, selon la MRAe :

- la qualité de l'air et les nuisances liées à une augmentation significative du trafic routier,
- la consommation d'espace naturel et agricole, et donc leur artificialisation,
- la préservation de la ressource en eau, en quantité et en qualité, notamment du fait de l'imperméabilisation des sols,
- la préservation de la biodiversité, en particulier de l'avifaune protégée,
- la limitation de l'impact paysager,
- l'optimisation du projet au regard de l'enjeu de la maîtrise de l'énergie et de limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Le périmètre du projet ne prend pas en compte le devenir des plateformes qui ne seront plus utilisées par le maître d'ouvrage du fait du nouveau projet dont l'objectif est d'optimiser les transports des produits. L'étude d'impact s'est fondée sur une aire d'étude qui apparaît inadaptée (car trop réduite) à l'évaluation d'une partie de ses incidences, notamment en matière de trafic et des nuisances qui en découlent (bruit, qualité de l'air), et en matière de biodiversité. Certaines thématiques sont cependant opportunément étudiées à l'échelle des nouveaux projets prévus sur la zone d'activités concernée. L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre est également partielle. De fait, les mesures de compensation écologiques nécessitent d'être réévaluées et sécurisées et des mesures de compensation à l'artificialisation des sols répondant à l'objectif national de « zéro artificialisation nette » du territoire doivent être présentées.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale portent sur ces points.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale sont présentées dans l'avis ci-après.

1 Selon le titre du dossier. Cependant le porté à connaissance de juin 2019 relatif aux modifications que le pétitionnaire se propose d'apporter aux ouvrages hydrauliques autorisés par arrêté préfectoral du 4 avril 2013, prolongé le 4 avril 2017 (qui concerne la gestion des eaux pluviales de la zone d'activités (ZA) « Grand Coudouly », des tranches A et B de la ZAC « Eoliennes II » et de la ZA « Front d'autoroute ») localise le site du projet sur le périmètre de la ZA « Front d'autoroute » et sur une partie de celui de la tranche B de la ZA « Eolienne II ».

Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet.....	6
2. Qualité du dossier.....	7
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	7
2.1.1. Biodiversité.....	7
2.1.2. Paysage.....	7
2.1.3. Qualité de l'air.....	8
2.1.4. Trafic.....	8
2.1.5. Vent.....	8
2.2. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....	8
2.2.1. Biodiversité.....	8
2.2.2. Lumière.....	9
2.2.3. Trafic, qualité de l'air, bruit.....	9
2.2.4. Eaux.....	11
2.2.5. Consommation d'espaces agricoles et naturels.....	11
2.2.6. Paysage.....	12
2.2.7. Gaz à effet de serre.....	12
2.2.8. Risques :.....	12
2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....	13
2.4. Articulation du projet avec les documents de planification.....	13
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	14

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet consiste à construire et exploiter un nouvel entrepôt logistique dans la partie Sud du « parc d'activités des éoliennes »², sur la commune de Donzère dans la Drôme. Cette zone d'activités de 49 hectares est destinée à accueillir des projets industriels. Elle est longée à l'est par l'autoroute A7 et la LGV Méditerranée ; le site est accessible par l'échangeur Montélimar-sud de l'A7 situé à 4,7 km au nord du site puis la RN7.

Cet entrepôt de logistique de 71 000 m² comportant 9 cellules dont un transtockeur de 35 m de hauteur sera implanté sur un terrain de 27,6 hectares. Des panneaux photovoltaïques seront installés en toiture, sur 25 000 m² représentant une puissance électrique installée de 2,4 MWc et produiront 6 485 Mwh/an. La surface totale des voiries, parkings et bassins sera de l'ordre de 11,3 ha ; celle des espaces verts de 9,2 ha.

La société ITM Logistique Alimentaire Internationale, filiale du Groupement des Mousquetaires, a déposé une demande d'autorisation environnementale en vue d'exploiter ce futur entrepôt, en particulier au titre de la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées, il s'agit d'une installation dite « Seveso seuil bas », ainsi qu'une demande permis de construire. La société SNC Faubourg Promotion Donzère intervient en tant qu'aménageur.

Pour le maître d'ouvrage, ce projet s'inscrit dans son plan de transformation logistique visant à améliorer et moderniser ses équipements et en particulier à remplacer des bases logistiques anciennes par de nouvelles bases.

La future base de Donzère regroupera l'ensemble des produits « SEC/ FRAIS et GEL » nécessaires à la zone sud-est et jusqu'ici répartis sur plusieurs bases, ce qui permettra au maître d'ouvrage d'optimiser les transports de ces produits. Elle accueillera les bureaux du siège social régional du groupement des Mousquetaires. Le dossier précise que cette base viendra remplacer les deux plateformes actuellement utilisées par le porteur de projet, une base « frais » à Pierrelatte et une base « sec » à Loriol. Au total l'effectif du site serait de 380 personnes.

Le dossier n'indique pas quel est le devenir de ces plateformes et en particulier quels sont les termes retenus avec les communes concernées relativement à l'arrêt (voire la mise à l'arrêt) des activités qui s'y déroulent. Il n'indique pas par exemple si une réhabilitation des sites est prévue, si un démontage des installations est requis.

L'Autorité environnementale recommande d'étendre le périmètre du projet au devenir des plateformes de Pierrelatte et de Loriol ainsi qu'aux éventuels travaux ou opérations dont elles seront l'objet en conséquence de la création de la base de Donzère, et de reprendre l'évaluation de ses incidences sur cette base.

La commune a été autorisée, par l'arrêté préfectoral n°26-2018-10-15-004 du 15/10/2018³, à ouvrir à l'urbanisation le secteur AU considéré. Le projet sera implanté dans la zone AUem du PLU de la commune

2 Selon le titre du dossier. Cependant le porté à connaissance de juin 2019 relatif aux modifications que le pétitionnaire se propose d'apporter aux ouvrages hydrauliques autorisés par arrêté préfectoral du 4 avril 2013, prolongé le 4 avril 2017 (qui concerne la gestion des eaux pluviales de la zone d'activités (ZA) « Grand Coudouly », des tranches A et B de la ZAC « Eoliennes II » et de la ZA « Front d'autoroute ») localise le site du projet sur le périmètre de la ZA « Front d'autoroute » et sur une partie de celui de la tranche B de la ZA « Eolienne II ».

3 présenté en annexe page 150 des annexes

qui ne pourra autoriser ce type d'installation de grande hauteur, qu'après mise en compatibilité du PLU⁴ en cours. Le secteur actuel AU, sur lequel une partie du projet est actuellement prévue, n'autorise en effet pas de construction nouvelle.

Sur les 49 ha de cette zone d'activités, 45 ha sont dédiés à des projets logistiques dont le présent projet et deux autres opérations accueillant des bâtiments de respectivement 30 000 et 40 000 m².

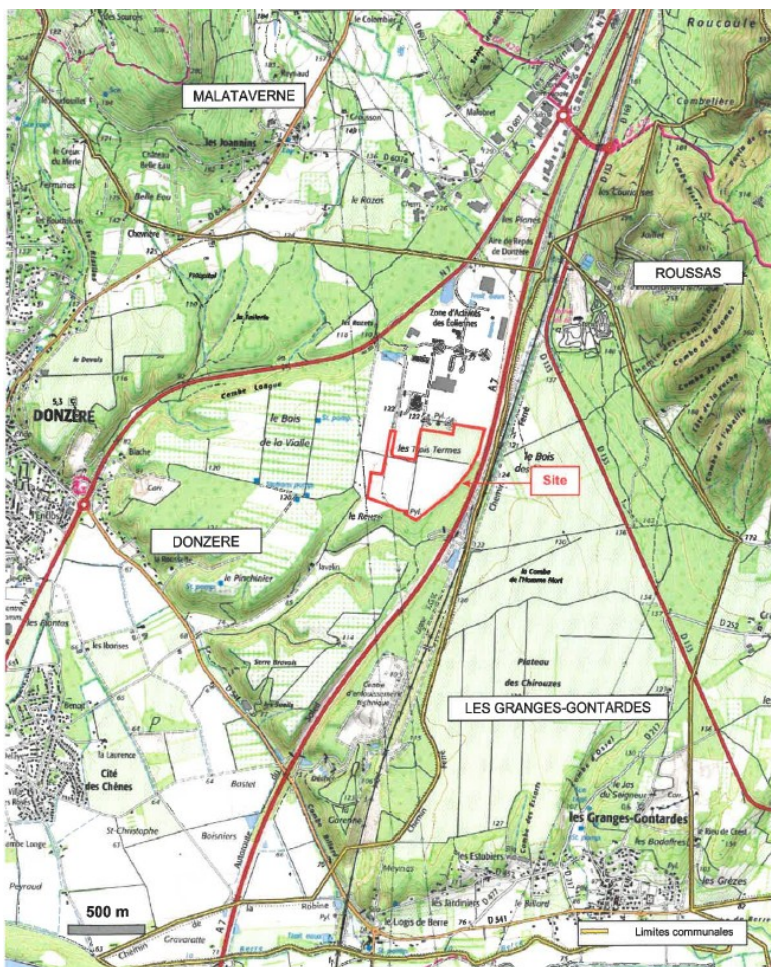


Illustration 1: Localisation du projet (source : dossier)

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet

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

- la qualité de l'air et les nuisances liées à une augmentation significative du trafic routier,
- la consommation d'espace naturel et agricole, et donc leur artificialisation,
- la préservation de la ressource en eau, en quantité et en qualité,
- la préservation de la biodiversité, en particulier de l'avifaune protégée, la limitation de l'impact paysager,
- l'optimisation du projet au regard de l'enjeu de la maîtrise de l'énergie et de limitation des émissions de gaz à effet de serre.

4 Cette procédure de mise en compatibilité a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en mai 2019 : [Avis n°2019-ARA-AUPP-659 du 21 mai 2019](#)

2. Qualité du dossier

Le dossier joint à la demande d'autorisation comprend a priori toutes les pièces prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact est constituée de deux pièces dont un ensemble d'annexes. L'annexe intitulée « Rapport naturaliste »⁵ constitue le dossier de demande de dérogation espèces protégées. Les graphiques, tableaux de synthèse, plans et résumés non techniques qui étayent le rapport, facilitent globalement la lecture et la compréhension du projet.

Cette partie ne reprend pas la recommandation générale émise en 1.2 du présent avis relative au périmètre du projet et à la nécessaire reprise de l'évaluation des incidences qui en découle et concerne donc l'ensemble des items développés ci-après. Les références de pages du présent avis sont celles des documents numériques.

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

Les thématiques environnementales listées à l'article R. 122-5 du code de l'environnement ont été abordées. L'Autorité environnementale revient ci-après sur les domaines appelant spécialement des observations de sa part.

2.1.1. Biodiversité

Des expertises de terrain se sont déroulées sur un cycle biologique complet pour l'ensemble des groupes, de mai 2017 à juin 2018. Compte-tenu des impacts cumulés sur l'environnement naturel (faune, flore, habitats) avec les autres projets de plateforme logistique, l'aire d'étude sur laquelle ont porté les investigations a englobé l'ensemble des projets, ce qui apparaît tout à fait pertinent. Cependant, l'aire d'étude retenue a concerné une superficie égale à 45 ha, son périmètre ayant été limité à celui des emprises des projets élargi d'une bande de 20 mètres. Ceci n'a pas permis d'évaluer pleinement les fonctionnalités écologiques du secteur du projet.

L'Autorité environnementale recommande d'élargir le zonage d'inventaire afin d'évaluer les fonctionnalités écologiques du secteur du projet.

En effet, les enjeux floristiques sont globalement faibles mais peuvent être ponctuellement forts, dans les zones de contact avec les chênaies mixtes matures et au niveau des pelouses qualifiées d'affinités méditerranéennes.

Sur le volet faune, les enjeux sont considérés modérés pour les mammifères (hors chiroptères), au regard de la surface d'habitat disponible et au vu des espèces présentes, faibles à modérés pour les chiroptères, faibles pour les reptiles et les insectes et nuls pour les amphibiens. Pour ce qui concerne l'avifaune, la situation est plus contrastée : enjeux faibles en période de migration mais moyens à forts en période de reproduction.

2.1.2. Paysage

Le site d'implantation du projet sera notamment visible depuis l'autoroute A7 qui le longe à l'est. Le dossier présente des éléments évaluant la sensibilité paysagère du site et conclut que ce critère est « favorable ». Ce qualificatif n'apparaît pas approprié pour un enjeu et appelle des compléments d'argumentation.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir et préciser la qualification de l'enjeu paysager.

5 Elle commence en page 185 du document qui regroupe toutes les annexes.

2.1.3. Qualité de l'air

La commune est considérée comme sensible à la qualité de l'air. L'état initial présente des données issues d'une station de mesure située à Valence, à proximité de l'A7, gérée par l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air Atmo Auvergne-Rhône-Alpes. Elles témoignent de dépassements de la valeur limite annuelle pour le NO₂ (en particulier le long des voiries principales) et des valeurs cibles fixées par l'OMS pour l'ozone et également pour les PM₁₀ et PM_{2,5}. Le dossier indique que ces données, rapportées à la situation du projet, sont a priori surévaluées, la commune de Donzère étant plus rurale. Il n'analyse pas le fait que le projet soit à proximité immédiate de l'A7 et concerne la RN7 et que, dans la Drôme, comme il l'indique, 90 % des émissions de NO₂ proviennent des transports. Le dossier indique en outre, sans en fournir les résultats, que les concentrations en PM₁₀ et ozone ont été mesurées pour l'année 2017 sur une station plus proche du site située à Pierrelatte. Enfin, une analyse des émissions annuelles de polluants liées au trafic sur la RN7, évoquée à l'occasion de l'évaluation des impacts du projet sur la santé humaine, fournit des données susceptibles, *a priori*, d'éclairer l'état initial de la qualité de l'air sur le site du projet. **L'autorité environnementale recommande de fournir les données mesurées sur la station de Pierrelatte et d'approfondir l'évaluation de l'état initial de la qualité de l'air au regard de la localisation du site du projet par rapport à l'A7 et la RN7.**

2.1.4. Trafic

Le dossier ne présente pas d'information sur le trafic des voiries présentes au sein du périmètre d'étude éloigné ou rapproché du projet d'accès au site. Au vu de l'objet du projet, la logistique par voie routière, et de l'effectif d'employés sur le site, ces éléments apparaissent manquer, en particulier concernant les voiries reliant le site à l'autoroute et aux principaux bourgs et agglomérations de l'aire d'étude éloignée.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par le trafic de véhicules légers et de poids lourds, sur les différentes voiries qui permettront aux employés et aux transporteurs d'accéder au site.

2.1.5. Vent

L'état initial en matière de vent s'appuie sur des données datant de 1981 à 2010 (et éditées en 2012). Au vu de situations constatées dans le secteur du projet⁶, et des caractéristiques des constructions envisagées (en termes de hauteur et d'usage), il est nécessaire de s'appuyer sur des données plus récentes qui puissent refléter sans conteste la situation actuelle.

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'état initial en matière de vent en s'appuyant sur des données récentes.

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

L'étude d'impact analyse les effets directs, indirects secondaires, cumulatifs du projet tant à court, moyen et long terme, que ces effets soient permanents ou temporaires. L'impact sur chaque milieu a été abordé et le dossier présente des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser chaque impact, que ce soit en phase de chantier ou en phase d'exploitation.

2.2.1. Biodiversité

Des enjeux négligeables à forts ont été identifiés sur le site et à l'échelle de la zone d'activités.

6 Des renforcements de la structure d'un entrepôt situé à proximité immédiate du site du projet ont été rendus nécessaires « compte tenu de vitesses de vent bien supérieures à ce qui était rencontré il y a une dizaine d'années », dont a été informé le maître d'ouvrage par les services de l'Etat via leur contribution à ce projet et fournie au dossier.

Des mesures prises pour limiter les impacts potentiels du projet ont été avancées et précisées au travers de la démarche éviter (optimisation de l'emprise du projet, mise en défens des zones sensibles et adaptation du calendrier de démarrage des travaux)⁷ et réduire (mises en place d'aménagements favorables à la faune, assistance environnementale en phase travaux par un écologue) ces impacts. Malgré l'application de mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels significatifs demeurent sur l'avifaune, ce qui nécessite la mise en place de mesures compensatoires qui sont elles aussi décrites : rétrocession et gestion des zones d'évitement (une au nord du site et une au sud de celui-ci), convention agricole en faveur du Bruant Proyer sur les communes d'Allan et de Pierrelatte. Les incidences potentielles du projet sur des espèces protégées ont conduit le maître d'ouvrage à déposer une demande de dérogation relative à la destruction de ces espèces. Un avis favorable « sous conditions » du CNPN a été produit le 9 août 2019.

Les mesures compensatoires ont, opportunément, été conçues à l'échelle des incidences des trois projets prévus sur la zone d'activité. Elles sont réparties entre chacun des maîtres d'ouvrage en fonction des surfaces d'habitat et de reproduction impactées par chaque projet. Le projet objet du présent avis porte donc la plupart des mesures de compensation⁸.

Le dossier ne fournit pas les éléments nécessaires permettant de démontrer que les mesures projetées permettront de compenser les impacts à hauteur des incidences du projet sur les milieux et espèces concernés. En effet, aucune méthodologie permettant de vérifier l'équivalence voire l'amélioration écologique entre les pertes liées à la destruction des habitats et les gains liés à la compensation n'est présentée. La plus-value des mesures envisagées sur les surfaces retenues n'est pas démontrée. Les mesures de suivi de l'efficacité de la compensation proposées par le maître d'ouvrage ne comportent en outre pas d'indicateurs quantitatifs de celle-ci. Enfin, les mesures compensatoires ne sont à ce stade pas toutes l'objet d'engagements fermes de la part du pétitionnaire. Celles-ci devront, selon la réglementation, être mises en œuvre et être opérationnelles avant que les pertes qu'elles compensent soient effectives.

L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'équivalence (voire l'amélioration attendue) entre les compensations proposées et les incidences du projet sur la biodiversité et d'assortir le suivi de l'efficacité de ces mesures d'indicateurs quantitatifs précis. Elle recommande en outre au maître d'ouvrage de sécuriser leur mise en œuvre avant le démarrage du projet.

Cette recommandation s'étend a priori à l'ensemble des mesures compensatoires venant en compensation écologique des impacts des trois projets en cours sur la ZA des éoliennes.

2.2.2. Lumière

Le dossier prévoit une mesure pour limiter la pollution lumineuse et son impact en particulier sur les chiroptères. Il ne présente cependant pas de plan d'éclairage du site. Si les principes affichés semblent aller dans le bon sens, ils nécessitent d'être concrétisés dès ce stade du projet. Un plan d'éclairage est attendu (localisation, type d'éclairage, horaires), avec la mise en place d'une trame noire le long des corridors de déplacements préférentiels des chiroptères.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par un plan d'éclairage précis qui prévoie notamment la mise en place de trames noires favorables aux chiroptères.

2.2.3. Trafic, qualité de l'air, bruit

Les mouvements quotidiens induits par l'activité du site concerneront selon le projet la rue Gustave Eiffel, voie d'accès au site, et la RN7. Ils consisteront en 550 rotations/jour au maximum de véhicules légers, du fait des employés du site, et 750 rotations/jour de poids lourds soit un total de 2 600 mouvements supplémentaires par jour sur la RN7 qui en dénombrait 16 713 en 2017. Ceci correspond à une hausse de

7 Après évitement, le projet conduit cependant encore à la perte de 13,5 ha d'habitat de reproduction pour le Bruant proyer et 12,9 ha pour le Tarier pâtre, la Fauvette mélanocéphale et la Fauvette pitchou.

8 Il impacte 70 % des habitats du cortège des milieux semi-ouverts et la totalité des habitats du Bruant proyer (source : annexes p 263)

15,6 % de trafic sur la RN7.

Le dossier précise que la proximité du projet vis-à-vis de l'autoroute A7 permet d'éviter aux poids-lourds d'avoir à transiter par les centres-villes des communes voisines. Il indique également qu'« *il n'y a pas de zones résidentielles denses dans le secteur d'étude* ». Le dossier ne présente pas d'éléments permettant d'apprécier le rayon d'incidence du projet en termes de trafic ; l'objectif premier du projet est pourtant d'optimiser les circulations de poids lourds nécessaires à son activité. Aucune estimation de la répartition (dans l'espace et dans le temps) des flux de véhicules légers et des flux de poids-lourds engendrés par le projet n'est présentée. L'incidence de cette augmentation de trafic sur les conditions de circulation des usagers ou sur les conditions de vie des riverains des axes routiers potentiellement concernés (par exemple la RN7 au sud ou le bourg de Donzère) n'est pas qualifiée, les caractéristiques de l'environnement des secteurs concernés par des hausses significatives de trafic ne sont pas fournies. Le dossier semble prendre pour acquis que tous les véhicules viennent directement de l'A7 et y repartent directement (y générant une hausse journalière de trafic de 3,8 % sans que cette incidence soit analysée en termes de conditions de circulation par exemple ou de vulnérabilité aux arrêtés de restriction de circulation). Ceci nécessite d'être démontré et les conséquences analysées.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation précise des flux routiers générés par le projet (volumes, distances, voies concernées, temporalité) et par une analyse de l'évolution des conditions de circulation qu'ils impliquent et de la vulnérabilité du projet à celles-ci, en s'appuyant sur un périmètre d'étude adapté et justifié.

Le dossier indique que les augmentations de trafic (rapportées au tronçon de 4 km de la RN7 reliant la rue Gustave Eiffel à l'échangeur de l'A7) induisent un accroissement des émissions polluantes sur la RN7 de 19,50 % tous polluants confondus, avec des évolutions plus fortes égales à 26,8 % pour le CO₂, le SO₂ et le Cadmium.

Le logiciel utilisé, IMPACT-ADEME version 2.0, s'appuie d'après le dossier sur la méthodologie Copert III ce qui ne semble pas permettre de prendre en compte l'ensemble des facteurs en présence. En effet, la dernière version disponible de cette méthodologie, Copert V, date de 2016.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation des incidences du projet sur la qualité de l'air en s'appuyant sur la version de la méthodologie Copert la plus récente.

L'impact sur le trafic a également été apprécié en effets cumulés avec les projets connus dans le secteur et est estimé à 19,7 % pour ce qui concerne la RN7. Ces données, au regard de la vocation logistique des deux autres projets, nécessiteraient d'être confirmées.

Le dossier ne qualifie pas l'impact du projet sur la qualité de l'air, qui peut cependant être considéré comme fort au regard des éléments décrits ci-dessus. Le dossier présente des mesures de réduction de cet impact, notamment l'arrêt du moteur des poids-lourds lors des opérations de chargement/déchargement, la limitation de la vitesse de circulation sur le site et la mise en place de campagnes d'information sur le covoiturage et les transports en commun auprès du personnel. Ces mesures concernent cependant la qualité de l'air sur le site du projet sans prendre en compte celle le long des axes routiers empruntés par les employés et les poids lourds. Au regard de l'impact fort du projet sur la qualité de l'air, la proportionnalité des mesures et leur efficacité n'apparaît pas démontrée.

Ainsi les incidences du projet en termes de circulation, de bruit et d'émissions polluantes afférents ne sont pas évaluées de façon suffisamment précise.

La lecture des flux de polluants et de la modélisation de dispersion des polluants atmosphériques, réalisée dans l'EQRS (évaluation quantitative des risques sanitaires) n'est pas mise au regard d'un état initial caractérisé de la qualité de l'air de la zone d'étude⁹. Cette évaluation s'appuie sur un « *carré de 10 km x*

9 Le dossier mentionne pour le qualifier « *la proximité de l'A7* ».

10 km » sans qu'il soit justifié et qui reste peu décrit¹⁰ tout comme sa prise en compte effective dans l'évaluation réalisée. Parmi les hypothèses retenues figure les conditions de vent fournies par la station de Montélimar. Si les données utilisées sont celles de l'état initial de l'environnement, elles nécessitent d'être revues comme déjà indiqué au 2.1.5. et l'évaluation reprise en conséquence.

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse des incidences du projet en termes de bruit et de pollutions en se fondant sur l'évaluation revue des trafics générés par le projet recommandée précédemment et de revoir, le cas échéant, l'évaluation qualitative des risques pour la santé humaine.

2.2.4. Eaux

Le dossier affirme que les capacités de la station d'épuration de Donzère sont suffisantes pour accueillir les eaux usées et la charge polluante issues du projet, s'élevant à 332 équivalent habitants. Il évoque un projet de convention en cours avec le gestionnaire de la station d'épuration sans que les éléments fournis n'éclaircissent la situation rencontrée. Il n'apporte pas de précision sur ce sujet, à son échelle ni à celle de la zone d'activité, qui a été pourtant l'objet d'observations et d'une recommandation dans la partie 2.4 de l'avis relatif à la mise en compatibilité du PLU de Donzère nécessaire au projet émis par la MRAe.

De la même façon, la consommation annuelle pour les besoins liés à l'activité est estimée à 14 962,5 m³ soit celle de 332 E.H sans que le dossier précise si la ressource en eau est disponible pour satisfaire durablement les besoins de ce projet et des autres projets prévus sur la zone d'activité.

L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage et à la commune de Donzère d'apporter l'assurance que la capacité de la station d'épuration est suffisante pour accueillir les eaux usées issues de ce projet comme celles des autres projets prévus sur la zone d'activités et que la ressource en eau potable est suffisante pour accueillir ce projet et les autres projets prévus sur celle-ci.

Les surfaces imperméabilisées du site représenteront 18,4 ha ce qui devrait générer une quantité annuelle d'eaux pluviales égale à 166 704 m³. Les différentes pièces présentées dans le dossier fournissent in fine un descriptif précis des bassins versants et du dispositif de gestion de ces eaux projeté, à l'échelle du projet et de la zone d'activités. À tout le moins, la synthèse du porter à connaissance proposant de modifier le dispositif actuellement autorisé en la matière et sur le périmètre, présenté en annexe, sera utilement insérée au corps de l'étude d'impact dans la partie dédiée à ce sujet. Ce porter à connaissance a été déposé par Faubourg promotion qui s'engage sur ce point.

2.2.5. Consommation d'espaces agricoles et naturels

Le dossier n'aborde pas la question des effets du projet, et des deux autres projets logistiques annoncés sur la zone d'activités, en matière de consommation d'espaces agricoles ou naturels et donc d'artificialisation des sols qu'ils impliquent. L'instruction du Gouvernement du 29 juillet 2019 relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe l'espace affiche clairement l'objectif « zéro artificialisation nette » du territoire. Le dossier ne prévoit pourtant semble-t-il rien en ce sens, n'apportant en outre pas de réponse à la question du devenir des plateformes existantes qui ne seront plus utilisées du fait du projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des mesures visant à compenser l'artificialisation de 18,4 ha supplémentaires sur le territoire et à répondre à l'objectif « zéro artificialisation nette » du territoire.

Cette recommandation s'appliquerait également aux deux autres projets annoncés sur la zone d'activité.

10 La description de l'environnement humain du projet est la suivante : « les habitations les plus proches sont situées dans des hameaux, souvent rattachés à des exploitations agricoles et situées à : 1,5 km au Nord-Ouest (Chemin du Valadas), à 1,8 km à l'Ouest (Chemin des Rozets), et 1,7 km au Sud-Ouest (lieu-dit « Bache »). Les [établissements recevant du public] ERP les plus proches du site sont AramisAuto en limite Nord du site et un Circuit tout terrain situé à 800 rn au Nord-Est. »

2.2.6. Paysage

Le dossier présente des mesures de réduction de l'impact paysager, notamment la qualité des façades, le choix des couleurs et l'organisation du bâti et des espaces verts. Le dossier n'évalue pas les impacts résiduels du projet en la matière après application de ces mesures. Aucun photomontage en vue proche ou éloignée n'est présenté dans l'étude d'impact. En revanche, les documents relatifs à l'insertion paysagère du projet fournis dans la demande de permis de construire présentent plusieurs photos et photomontages. Aucun ne correspond cependant à une vue du projet depuis le sud, ni au droit de la cellule de plus grande hauteur. Si les végétaux utilisés pour réaliser les aménagements paysagers seront issus de pépinières locales, le dossier ne confirme pas que les espèces, dont la liste est fournie dans le dossier, sont elles aussi locales. Renaturer le site, après travaux, avec des espèces locales permettrait de réduire les incidences du projet sur la biodiversité en recréant des milieux naturels adaptés à l'environnement du projet et en prenant en compte ses fonctionnalités écologiques.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des photomontages permettant de visualiser le projet depuis le sud de l'A7 et au droit du bâtiment de plus grande hauteur et de s'engager à renaturer le site exclusivement avec des espèces locales.

2.2.7. Gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la consommation énergétique seraient de 230 tonnes équivalent carbone par an. La mise en place d'une centrale photovoltaïque aura un impact positif de point de vue de la consommation énergétique comme du climat : la production annuelle de 6500 MWh d'énergie électrique, réinjectée sur le réseau ERDF, permettra d'économiser 149 t équivalent carbone.

Le dossier n'évalue pas la production de GES générée par le trafic routier ni par les travaux nécessaires au projet (sauf ceux générés par la construction de la centrale photovoltaïque). Il mentionne l'utilisation sur le site, dans les pompes à chaleur, de 450 kg de gaz à effet de serre fluorés.

Le dossier conclut de l'état initial sur la qualité de l'air que « *de par son activité, le site devra porter une attention particulière aux émissions de NOx et de Gaz à effet de Serre* ». L'autorité environnementale souscrit à cette affirmation et l'étend, au-delà du site, au projet dans son ensemble.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic routier (poids lourds et véhicules légers) inhérent au projet ainsi que par les émissions générées par les travaux nécessaires au projet.

2.2.8. Risques :

Le dossier contient l'étude de danger requise par la réglementation¹¹. Le dossier ne démontre pas que les précautions annoncées pour éviter l'effet domino en cas de phénomène dangereux n°9c¹² (illustré dans le document n°20a de l'étude de danger), de ne pas stationner les poids lourds transportant des matières dangereuses dans la zone de surpression de 8kW/m², permettent toutefois de disposer d'un nombre suffisant de places de parking pour accueillir les poids-lourds sur le site. Le pétitionnaire n'indique pas prévoir des incidences sur des usagers extérieurs à la société qui emprunteraient le parking véhicules légers, sans démontrer qu'effectivement aucune personne extérieure au site ne sera amenée à l'utiliser. Le site compte en effet au total 614 places pour VL réparties en 314 places pour les bureaux Région et 300 pour la partie logistique quand le dossier annonce que l'effectif d'employés sur le site est de 380 personnes. Le dossier évoque également que l'effectif global des « bureaux Région » peut être « *porté ponctuellement avec les adhérents et convives à 270 personnes* ». En outre, les calculs d'effluents de l'ensemble du site s'appuient sur la présence de 550 salariés (et 750 chauffeurs de poids lourds).

L'Autorité environnementale recommande de démontrer que les précautions à prendre en matière de

11 Le projet est soumis à la réglementation dite SEVESO seuil bas, notamment à cause du stockage de gaz inflammable liquéfié.

12 Rupture guillotiner du flexible et inflammation retardée du rejet gazeux thermiques -(UVCE 1 Flash-fire)- Débit 14 t/h

stationnement des poids lourds transportant des matières inflammables permettront de disposer in fine d'un nombre de places de parking poids lourds suffisant pour les accueillir et que des personnes extérieures à la société n'emprunteront pas le parking véhicules légers (ou à défaut de présenter les précautions qui seront prises vis-à-vis des risques en présence).

La résistance de la structure bâtie aux conditions de vent rencontrées sur le site du projet, et donc actualisées comme recommandé précédemment dans cet avis, nécessite en outre d'être démontrée.

2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus

Cette thématique est l'objet d'une partie dédiée de l'étude d'impact¹³ et est particulièrement développée dans l'annexe 6 « Rapport naturaliste » qui contient le dossier de demande de dérogation espèces protégées.

Le secteur du projet correspond au barycentre des points de vente actuellement livrés par le groupe ITM (magasins Intermarché et Netto), dans le Sud Est de la France, raison pour laquelle il a été retenu. La disponibilité foncière à Donzère a ensuite permis de retenir ce site et de s'engager sur une acquisition. Le dossier indique que « *la recherche de solution de substitution à ce site ne s'est pas avérée nécessaire* » en avançant des raisons techniques (superficie, éloignement des zones résidentielles – à au moins 1,5 km de zones habitées, proximité des voies routières de grande circulation, adéquation avec l'objet de la ZA, absence de nuisance à « *l'hygiène, la salubrité, la sécurité publique et l'agriculture* » et absence de périmètre de protection ou d'inventaire environnemental). Il s'appuie enfin sur le fait que le projet vise à optimiser le transport routier et qu'en outre, dans le cadre du remplacement de la base de Pierrelatte située à une dizaine de kilomètres du projet, cette future implantation limitera les déplacements des salariés actuels et maintiendra l'emploi sur la même zone géographique. Il ne précise pas combien de salariés sont concernés à Pierrelatte, ni à Lorient.

Sans préjuger de la pertinence ou non de ces différents arguments, dont plusieurs relèvent du domaine de l'environnement, la démonstration, sur la base de critères notamment environnementaux, relative à l'optimisation des transports et circulations induites par le projet, et à l'absence d'impact sur l'agriculture n'est pas apportée dans le dossier. Les éléments permettant de l'étayer ne sont pas fournis (trafic, émissions de gaz à effet de serre, qualité des terres agricoles par exemple). Ils ne permettent pas de confirmer les termes du dossier selon lesquels « *dans le cas présent, la préoccupation majeure de l'exploitant est de tenir compte des préoccupations environnementales liées au milieu naturel environnant.* ». Des éléments explicitant les choix retenus en matière de conception du projet lui-même sont fournis au fil de la lecture du dossier sans que la partie dédiée de l'étude d'impact en mentionne cependant l'existence.

La notion de scénario de référence, correspondant à l'évolution de l'environnement du site sans projet, est évoquée dans le résumé non technique sans être développée dans l'étude d'impact elle-même. Ce dernier indique que le site est amené à ne pas évoluer ou bien à être occupé par un autre opérateur.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir, au sein d'une même partie de l'étude d'impact, la justification environnementale des choix retenus en termes d'implantation et de conception du projet.

2.4. Articulation du projet avec les documents de planification

Le projet est globalement compatible avec le PLU en cours de modification. Cependant, il ne fait pas référence aux dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) mentionnée dans

13 Page 196, 289 et 290 de la pièce qui contient l'étude d'impact,

l'arrêté du préfet¹⁴ autorisant l'ouverture à l'urbanisation dans ce secteur, non couvert par un Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT). En effet, l'arrêté précise que cette OAP doit présenter des mesures de préservation des fonctions de réservoirs écologique et de biodiversité. L'étude d'impact ne fournit pas les éléments démontrant que le projet respecte ces dispositions.

Le dossier précise la situation du projet par rapport au schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) en reprenant certaines de ses orientations applicables au projet, notamment les orientations consistant à « *préparer la mobilité de demain en préservant la qualité de l'air* » et en particulier à développer la part des transports en commun et l'intermodalité. Une orientation concerne spécifiquement les transports de marchandises « *optimiser les transports de marchandises en encourageant les schémas logistiques les moins polluants et les plus sobres* ». Les réponses apportées par le maître d'ouvrage quant à l'adéquation ou à l'articulation du projet à ces orientations apparaissent soit très sommaires soit en deçà des enjeux en présence. Ce point mérite d'être complété.

L'autorité environnementale recommande de reprendre la démonstration du niveau d'adéquation du projet aux orientations du SRCAE en vigueur ou si nécessaire de revoir les conclusions de son analyse.

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

Le résumé non technique de l'étude d'impact¹⁵ est clair et fidèle à l'étude d'impact du projet.

Il rappelle les impacts potentiels du projet et précise les mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs du projet, lors de chaque phase du projet, conception, travaux et exploitation.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations émises dans le présent avis.

14 Arrêté du 15 octobre 2018 présenté en annexe page 150 des annexes

15 Page 78 du dossier