



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

**Autorité environnementale**  
Préfet de région

**« Projet d'entrepôt logistique »  
présenté par la société ARGAN  
Sur les communes de Bâgé-la-Ville et Saint-Jean-Sur-Veyle  
(01)**

**Avis de l'Autorité environnementale  
sur le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une  
installation classée pour l'environnement  
et le Permis de construire**

**Avis P n° 2015-2007-2008** émis le 13 AOUT 2015

n° 966

DREAL RHONE-ALPES / Service CAEDD  
5, Place Jules Ferry  
69453 Lyon cedex 06

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Avis validé par : Marie-Odile Ratouis  
DREAL Rhône Alpes  
Service CAEDD  
Unité Autorité environnementale  
Tél. : 04 26 28 67 57  
Fax : 04 26 28 67 79  
Courriel : [marie-odile.ratouis@developpement-durable.gouv.fr](mailto:marie-odile.ratouis@developpement-durable.gouv.fr)

REFERENCE : W:\services\00\CAEDD\05-AE\06-AvisAe-projets\ICPE\01\_ICPE\_UT\bage\_la\_ville\2015\_argan\2015-argan\04-avis\transPref\20150805-DEC-G2015-2007-2008.odt

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

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

La société ARGAN souhaite réaliser un entrepôt logistique sur les communes de Bâgé-la-Ville et Saint-Jean-Sur-Veyle. Compte-tenu de sa nature et de sa dimension, le projet est soumis d'une part à autorisation d'exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) et d'autre part à permis de construire. En application des articles du code de l'environnement, L.122-1, R. 122-2 et de son tableau annexé, en particulier des rubriques 1 pour l'ICPE et 36 pour le permis de construire (construction d'une superficie supérieure à 40 000m<sup>2</sup>), le projet est soumis à double titre à étude d'impact et donc à avis de l'Autorité environnementale.

Le pétitionnaire a choisi de produire une étude d'impact unique et conformément aux dispositions de l'article R 122-8 du CE, il a demandé par courrier du 20 novembre 2014 que l'Autorité Environnementale produise un avis unique. Le présent avis est donc rendu au titre des deux procédures d'autorisation.

Le dossier ICPE, comprenant notamment l'étude d'impact et l'étude de danger datées du 17 juin 2015, a été déclaré recevable le 2 juillet 2015 et transmis aussitôt à l'Autorité environnementale. Le dossier de permis de construire a été reçu par l'Autorité environnementale le 10 juillet. En application de l'article R 122-8, le délai pour rendre l'avis part de la réception du dernier dossier soit le 10 juillet 2015.

Conformément à l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés le 17 juillet 2015.

***L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il est rappelé qu'il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.***

***L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être joint au dossier mis 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 code de l'environnement.

Il sera également publié, en application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : [www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr), rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

## Synthèse

Le projet de plate-forme logistique porté par la société ARGAN, consiste en la construction d'un bâtiment de 60 400 m<sup>2</sup> implanté sur un terrain de 13,3 ha, situé sur le territoire des communes de Bâgé-la-Ville et de Saint-Jean-Sur-Veyle. Le projet relève du régime de l'autorisation des installations classées pour la protection de l'environnement. Il relève également du classement SEVESO seuil bas en raison de stockage de produits dangereux pour l'environnement aquatique.

Le permis de construire, compte-tenu de la surface de plancher créée supérieure à 40 000m<sup>2</sup> est soumis également à étude d'impact.

Le secteur d'implantation en bordure de l'A40 est agricole, naturel et faiblement urbanisé. Les habitations les plus proches sont situées à 20 mètres environ du site. Les terrains actuellement agricoles sont classés aux plans locaux d'urbanisme des deux communes, modifiés dans le cadre d'une DUP (Déclaration d'Utilité Publique) du 23 juillet 2015 en zone urbanisable d'une future ZAC dans laquelle les entrepôts logistiques seront permis.

Les principaux enjeux portent sur la préservation des milieux naturels, en particulier de zones humides et des espèces protégées, et concernent des nuisances sonores pour la population riveraine.

Sur la forme, les études sont bien structurées et comprennent globalement les éléments prévus par la réglementation et l'état de l'art. Leur analyse est proportionnée aux enjeux du site et du projet.

Les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet a été retenu repose sur un argumentaire essentiellement économique, ce qui témoigne d'une transparence de la part du pétitionnaire. L'Autorité environnementale regrette cependant que les préoccupations environnementales ne soient pas plus développées dans cette partie de l'étude d'impact comme le demande le code de l'environnement.

Elle note que les nombreux échanges entre les services instructeurs et le pétitionnaire ont toutefois permis de faire évoluer la qualité des études ainsi que le projet pour une meilleure prise en compte de l'environnement, en particulier pour les espèces protégées pour lesquelles une procédure de demande de dérogation est en cours d'instruction ainsi que pour les zones humides.

Les mesures envisagées par le demandeur pour supprimer ou limiter les inconvénients du projet en matière d'installations classées et de protection sur la faune, la flore et les zones humides apparaissent globalement correctes et proportionnées aux enjeux.

Les effets du projet sur l'environnement humain en fonctionnement sont identifiés. Il s'agit principalement de l'impact du trafic routier généré, du bruit associé et des risques d'incendie de la plate-forme logistique, liés aux produits et aux marchandises stockés. Cependant, au vu des chiffres annoncés (augmentation de 25 % de part des poids lourds sur A40 et augmentation de 50 % de part de poids lourds sur la route départementale) le dossier mériterait d'être plus étoffé sur les impacts associés et les mesures envisageables pour tenter de les réduire.

D'autres remarques figurent dans l'avis détaillé ci-dessous.

## Avis détaillé

### I – PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET ENVIRONNEMENTAL

#### 1.1. Le pétitionnaire

Le projet est porté par la société ARGAN, créée en 1993, qui réalise le montage de projets immobiliers : conception, construction et location de bases logistiques. Elle développe principalement des projets « clés en main » dédiés par avance à des locataires avec lesquels elle entretient une relation de partenariat. ARGAN est propriétaire de plus de 1 300 000 m<sup>2</sup> d'entrepôt soumis à autorisation.

#### 1.2. Sa motivation

Le pétitionnaire indique que le choix du terrain s'est avant tout appuyé sur deux critères : le premier sur la

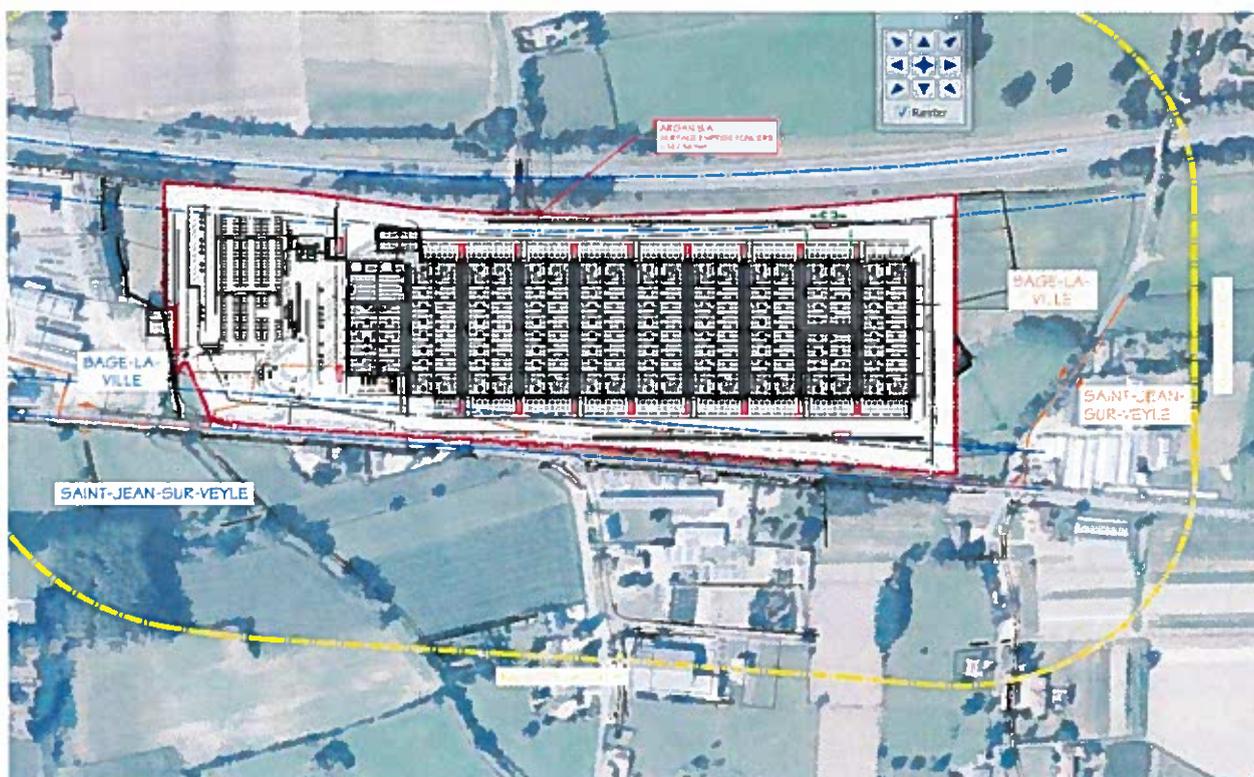
surface disponible qui permet la création d'un bâtiment de grande taille avec une possibilité d'extension future, le second sur une localisation géographique entre Mâcon et Bourg-en-Bresse dans un bassin d'emplois important et à un carrefour autoroutier stratégique, atout pour la circulation des marchandises transitant dans ce bâtiment (la desserte par la RD1079 permet un accès presque direct à l'autoroute A40, qui, vers l'Ouest, contourne l'agglomération de Mâcon et donne accès à l'autoroute A6 et vers l'Est, contourne l'agglomération de Bourg-en-Bresse et donne accès à l'A39 vers le Nord-Est et à l'A42 vers le Sud : Lyon). Il s'agit aussi d'un secteur relativement peu habité.

### 1.3 La localisation et les principales caractéristiques du projet

Le site d'implantation retenu se localise au lieu-dit « Le Buchet » en limite Sud de la commune de Bâgé-la-Ville, une petite partie du site s'étend au Sud sur la commune de Saint-Jean-Sur-Veyle. Cette zone fera prochainement l'objet d'un aménagement en zone d'activités intercommunale. Le terrain, de 13,3 ha environ, est bordé au Sud par la route départementale 1079 et au Nord par l'autoroute A40.



Le pétitionnaire prévoit la construction d'un bâtiment de 60 400 m<sup>2</sup>, constitué de 10 cellules de stockage, dont une dédiée aux emballages et déchets d'emballages, de locaux techniques (local de charge, chaufferie, local incendie, local sprinkler : tête d'extinction automatique d'incendie à eau et administratifs). Sur les 13,3 ha du terrain, 6 ha environ seront construits, 2,8 ha environ seront dédiés aux espaces verts et le reste aux différentes voiries et parkings.



La plate-forme sera dédiée au stockage de marchandises en palette, au sol et sur racks de 5 niveaux. Les marchandises présentes seront des produits courants : produits alimentaires, boissons, droguerie, hygiène et parfumerie, charbon de bois. Des marchandises classées comme produits dangereux seront également stockées : produits d'entretien et de bricolage (acide, basique, comburant, facilement inflammables pouvant conditionnés sous forme d'aérosols).

La principale activité du site sera de réceptionner, stocker des marchandises puis de préparer des commandes en vue de les expédier dans différents magasins.

Le pétitionnaire précise que 210 personnes travailleront sur le site (200 personnes en logistique et 10 en administratif). Le travail se fera sur 24 heures en équipe, du lundi au samedi avec une activité réduite le dimanche.

#### 1.4 Contexte réglementaire

Le projet est soumis à autorisation préfectorale au titre des rubriques suivantes selon la nomenclature des ICPE :

Rubrique	Désignation	Volume de l'activité	Classement
1510-1	Entrepôts couverts (stockage de matières, produits ou substances combustibles en quantité supérieure à 500 t dans des) à l'exclusion des dépôts utilisés au stockage de catégories de matières, produits ou substances relevant par ailleurs de la présente nomenclature, des bâtiments destinés exclusivement au remisage de véhicules à moteur et de leur remorque, des établissements recevant du public et des entrepôts frigorifiques. Le volume des entrepôts étant : 1. supérieur ou égal à 300 000 m <sup>3</sup>	Entrepôt couvert : cellules 1 à 9 et cellule « emballages »  Volume global 716 800 m <sup>3</sup> Quantité de matières combustibles totale : 36 000 t	A
1530-1	Papier, carton ou matériaux combustibles analogues y compris les produits finis conditionnés (dépôt de) à l'exception des établissements recevant du public Le volume susceptible d'être stocké étant : 1. supérieure à 50 000 m <sup>3</sup>	Dépôt dans les cellules 1 à 9 et la cellule « emballages » :  Volume susceptible d'être stocké : 102 000 m <sup>3</sup>	A
1532-1	Bois ou matériaux combustibles analogues y compris les produits finis conditionnés et les produits ou déchets répondant à la définition de la biomasse et visés par la rubrique 2910-A, ne relevant pas de la rubrique 1531 (stockage de), à l'exception des établissements recevant du public. Le volume susceptible d'être stocké étant : 1. supérieure à 50 000 m <sup>3</sup>	Dépôt dans les cellules 1 à 9 et la cellule « emballages » :  Volume susceptible d'être stocké : 102 000 m <sup>3</sup>	A
2662-1	Polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) (stockage de) Le volume susceptible d'être stocké étant : 1. Supérieur ou égal à 40 000 m <sup>3</sup>	Stockage dans les cellules 1 à 9 et la cellule « emballages » :  Volume susceptible d'être stocké : 102 000 m <sup>3</sup>	A
2663-2-a	Pneumatiques et produits dont 50% au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) (stockage de) [...] 2. Dans les autres cas et pour les pneumatiques, le volume susceptible d'être stocké étant : a) supérieur ou égal à 80 000 m <sup>3</sup>	Stockage dans les cellules 1 à 9 et la cellule « emballages » :  Volume susceptible d'être stocké : 102 000 m <sup>3</sup>	A

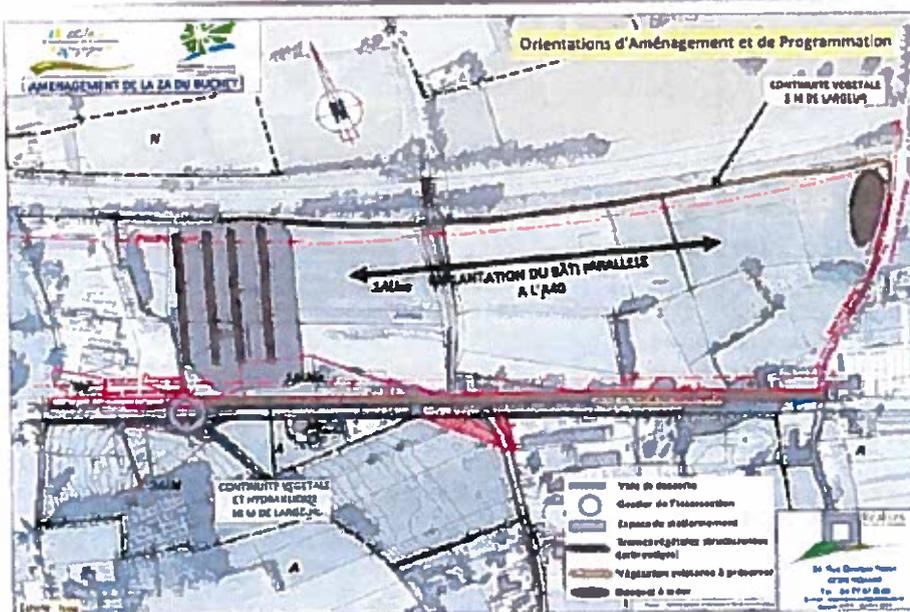
Rubrique	Désignation	Volume de l'activité	Classement
4510-1	Dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie aiguë 1 ou chronique 1. La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Supérieure ou égale à 100 t	Stockage marchandises : • cellules 1 à 9 = 120 t • préparation de commandes = 25 t • passage à quai = 5 t  Quantité totale = 150 t	A
4734-2-b	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphthas ; kérosènes (carburants d'aviation compris) ; gazoles (gazole diesel, gazole de chauffage domestique et mélanges de gazoles compris) ; fioul lourd ; carburants de substitution pour véhicules, utilisés aux mêmes fins et aux mêmes usages et présentant des propriétés similaires en matière d'inflammabilité et de danger pour l'environnement. La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations y compris dans les cavités souterraines étant : 2. Pour les autres stockages : b) Supérieure ou égale à 100 t d'essence ou 500 t au total, mais inférieure à 1 000 t au total	Stockage marchandises : • cellule 8a = 220 t • préparation de commandes = 5 t • passage à quai = 5 t  Cuves de fioul : 1,7 t  Quantité totale = 231,7 t	E

Il est également soumis à permis de construire soumis à étude d'impact compte tenu de sa dimension créant une surface de plancher supérieure à 40 000 m<sup>2</sup>.

Au regard de l'impact du projet sur l'environnement et notamment la biodiversité (faune et flore), le projet s'accompagne d'une demande de dérogation pour destruction d'espèce protégée au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement. Cette demande a été déposée auprès du Comité National de Protection de la Nature début juin 2015.

Au regard de l'impact sur les zones humides, le dossier relève également de la procédure d'autorisation « Loi sur l'Eau » pour destruction de zones humides. Il faut noter que l'autorisation d'exploiter une ICPE vaudra autorisation sur ce dernier point en application de l'article L 214-7 du code de l'environnement.

#### Orientations d'Aménagement et de Programmation – Zone du Buchet



Enfin, en matière d'urbanisme, la communauté de communes du pays de Bâgé et celle du canton de Pont de Veyle envisagent la création d'une ZAC. Elles ont engagé une modification des PLU pour les rendre compatibles avec cet objectif et disposer de zonages et de règlements harmonisés. Une DUP visant à assurer la maîtrise foncière et emportant mise en compatibilité des PLU a été prise le 23 juillet 2015. La modification permet une opération d'aménagement d'ensemble.

Les installations classées réglementées par le PLU doivent être compatibles avec les orientations particulières d'aménagement qui prévoient des principes d'aménagement et un schéma d'implantation des constructions.

- **1.4 Le contexte environnemental et les principaux enjeux environnementaux**

Si le projet s'implante sur des terrains destinés par les communes à être une future zone d'activités, l'environnement actuel est agricole, naturel et faiblement urbanisé et présente des sensibilités. Il faut noter la présence de zones humides en bordure du terrain. Les habitations les plus proches sont situées à 20 mètres environ du site, de l'autre côté de la route départementale.

Les principaux enjeux environnementaux au droit du site sont liés aux milieux naturels présents (biodiversité, espèces protégées et présence de zones humides). En période de fonctionnement, le projet générera principalement des impacts liés au trafic de poids-lourds et au bruit engendré ainsi qu'aux risques d'accidents.

## **II – ANALYSE DU CARACTERE COMPLET, DE LA QUALITE DES INFORMATIONS CONTENUES DANS L'ETUDE D'IMPACT ET DANS L'ETUDE DE DANGER**

Sur la forme, l'étude d'impact et l'étude de danger sont globalement complètes. L'étude d'impact comporte les éléments prévus aux articles R 122-5 et R 512-8 du code de l'environnement, l'étude de danger comporte les éléments définis à l'article R 512-9.

Elles couvrent les thèmes requis. Le projet est clairement décrit. Les aires d'études ont été correctement dimensionnées, elles sont proportionnées aux enjeux.

Les méthodes utilisées sont appropriées aux impacts quantifiés.

Les protections réglementaires et les inventaires environnementaux sont correctement identifiés. On note en particulier, la présence d'un arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB) à environ 3 km au sud du site, une zone Natura 2000 et 4 ZNIEFF recensées à proximité immédiate du site. Une évaluation des incidences Natura 2000 très succincte est produite. Le projet est en dehors de toutes protections environnementales réglementaires.

D'une plus façon générale, on peut regretter en fin de chaque partie l'absence de synthèse hiérarchisant les enjeux et les impacts les plus importants, comme cela a été réalisé pour les milieux naturels.

On peut aussi regretter que le résumé non technique de l'étude d'impact ne soit pas suffisamment concis sur les principaux enjeux et impacts environnementaux liés aux espaces naturels et à la biodiversité.

### **2.1 Analyse de l'état initial.**

L'état initial analyse le contexte environnemental du site. Il permet de dégager les principaux enjeux environnementaux de préservation de la biodiversité et des milieux naturels recensés, notamment les zones humides et les risques de nuisances sonores liées au trafic.

#### Les milieux naturels

Les analyses bibliographiques ont été complétées par des inventaires réalisés sur les terrains d'implantation et sur un cycle biologique : inventaire des habitats, de la faune terrestre et de la faune aquatique. Les protocoles d'inventaire sont correctement décrits et couvrent des champs suffisants en termes d'espèces et d'habitats. La collectivité a pris l'attache d'un bureau d'étude écologue pour la réalisation de l'état initial de la faune et de la flore.

Plusieurs espèces protégées ont été découvertes sur le site, nécessitant l'engagement d'une procédure de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées prise en charge par la communauté de communes du Pays de Bâgé pour le compte du pétitionnaire. Suite à un premier inventaire réalisé par « SAGE Environnement » sur la période printemps-été 2014, un travail, au printemps 2015, conduit par « Mosaïque Environnement » a complété la connaissance en vue de la réalisation du dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

L'intervention de plusieurs bureaux d'étude amoindrit un peu la qualité des inventaires. On constate aussi qu'au vu des périodes considérées, les inventaires n'ont pas porté sur une année complète (4 saisons). Il est regrettable que l'identification des espèces hivernantes potentielles n'ait été réalisée que sur la base de données bibliographiques.

Par ailleurs, les zones humides potentielles ont été recherchées et trouvées sur l'emprise du projet. La surface impactée de ces dernières représente 4,235 ha.

#### Le milieu humain

Les enjeux de protection des populations ont été globalement bien identifiés, leur description est cependant plus succincte que celle des enjeux naturels et de biodiversité.

Outre l'habitation la plus proche de l'autre côté de la route départementale, les activités proches du site sont agricoles et industrielles. La société à caractère industriel la plus proche est une scierie dont le terrain est contigu au site à l'Ouest.

Il n'y a pas d'établissement recevant du public à proximité immédiate du projet. La scierie peut cependant accueillir des visiteurs, de même que la pizzeria voisine et la société de vente de matériel agricole, située de l'autre côté de la départementale.

## **2.2 Analyse des principaux effets du projet sur l'environnement**

L'analyse des impacts est correctement conduite et porte sur les phases de travaux et celle d'exploitation. Elle identifie les principaux effets du projet sur l'environnement naturel qui interviendront dès la phase de réalisation des travaux : destruction, déplacement et altération d'espèces protégées et de leurs habitats et destruction de zones humides.

Les effets du fonctionnement de l'entrepôt sur l'environnement humain ont bien été identifiés. Il s'agit principalement de l'impact du trafic routier généré et du bruit associé, et des risques d'incendie de la plate-forme logistique, liés à la nature de certains produits et marchandises stockés.

#### Le trafic

Une estimation du trafic engendré par l'activité de la plate-forme a été réalisée. Il en ressort que le trafic poids-lourd sera augmenté de 26 % sur l'autoroute A40 et de 50 % sur la route départementale 1079. Il s'agit d'augmentations notables dont l'analyse des effets aurait du être plus développée tant en termes d'encombrement routier que d'effets sur la qualité de l'air.

#### Le bruit

Une évaluation de l'impact sonore engendré par l'activité et le trafic de la plate-forme a été modélisée. Elle conclut que la zone concernée est déjà passablement impactée par le bruit du trafic de l'autoroute voisine et de la route départementale et que le bruit supplémentaire engendré par la plate-forme ne devrait pas dégrader sensiblement cette situation. Les valeurs limites réglementaires seront en tout état de cause respectées. L'impact est estimé faible.

L'examen de cette analyse fait ressortir des faits importants : le dossier indique 700 mouvements de poids lourds et 420 mouvements de véhicules légers par jour. D'après les prévisions, le trafic poids lourd peut atteindre jusqu'à 80 mouvements en une heure et 140 mouvements en deux heures consécutives. Les nuisances liées au chargement – déchargements ne semblent pas avoir été prises en compte dans l'étude prévisionnelle. Les derniers éléments apportés au dossier initial ne répondent pas totalement aux précisions attendues.

*Le dossier mériterait d'être plus étoffé sur l'impact du trafic routier sur les axes routiers A40 et départementale) et du bruit correspondant sur les zones urbanisées traversées. L'Autorité environnementale recommande d'approfondir les incidences sonores et de trafic pour le voisinage et de prévoir un dispositif de suivi permettant, si besoin de prendre des mesures rectificatives.*

#### Qualité de l'air et impacts sur le climat

Le dossier aborde la question des rejets atmosphériques de façon succincte, précisant que leur nature sera essentiellement due aux émissions des véhicules poids lourds.

*L'Autorité environnementale regrette que le dossier se limite à citer les exigences des directives européennes et de la réglementation et que l'impact ne soit pas quantifié même si le sujet est délicat à appréhender. Elle recommande d'approfondir la question afin de prévoir des mesures limitant les émissions des véhicules au minimum en période d'attente, de chargement et déchargement.*

#### Consommation d'espace et les activités agricoles

Les effets ont été anticipés par la commune de Bâgé-la-Ville qui s'est engagée à restituer des terrains agricoles en conséquence. Des précisions sur la mise en œuvre de l'engagement serait à apporter

#### Le risque incendie

L'étude de danger a été réalisée selon les règles de l'art. Les potentiels de danger sont bien identifiés. Les modélisations des scénarios d'accident sont bien effectuées. Les risques majeurs sont générés par l'incendie d'une ou de plusieurs cellules de stockage. Les aspects probabilité, gravité et cinétique des scénarios d'accident sont bien traités.

Le classement SEVESO seuil bas de la plate-forme pour le stockage de produits dangereux pour l'environnement aquatique est bien pris en compte.

#### Les risques sanitaires

Ce chapitre développé n'aboutit pas à un calcul de risque. Mais compte-tenu de l'absence de reconditionnement et du contexte local, l'impact sanitaire du site sur le voisinage, hors accident, peut être considéré comme ne constituant pas un enjeu majeur.

#### Les effets cumulés

Les effets cumulés dans les différentes composantes du projet et avec les projets connus et aménagements existants environnant sont traités dans l'étude d'impact.

### **III – LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT**

#### **3.1 Raisons pour lesquelles parmi les partis envisagés, le projet a été retenu, notamment par rapport aux préoccupations d'environnement**

Ce chapitre est relativement peu développé dans le dossier. Les principales raisons qui ont guidé le choix sont d'ordre économique bien que la qualité des études montrent que les choix ont été faits en toute connaissance de cause notamment des impacts environnementaux.

La motivation du choix du site tient principalement à son emplacement géographique. Il n'est pas mentionné de recherche de solutions alternatives ni de variantes ni de raisons environnementales qui justifieraient le choix du projet par rapport aux alternatives possibles.

Le dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées confirme les motivations relatives à l'utilité publique de l'aménagement de la zone d'activités intercommunale du Buchet qui tiennent essentiellement aux aspects économiques et à la conservation de l'emploi.

Il est néanmoins noté que lors de la procédure d'instruction du dossier, de nombreuses réunions se sont tenues entre le pétitionnaire, les collectivités et les services instructeurs et que ces réunions ont permis de faire évoluer la qualité des études et de modifier le projet pour mieux tenir compte des enjeux environnementaux identifiés.

#### **3.2 Appréciation de la compatibilité du projet avec les PLU et de l'articulation avec les plans et schémas**

La prise en compte des différents plans susceptibles d'avoir un lien avec le projet et l'examen de la compatibilité avec les PLU des deux communes sont traités au fil des thématiques abordées. Les plans relatifs aux déchets, au contrat de vallée inondable de la Saône sont évoqués.

En revanche, le Schéma régional des continuités écologiques (SRCE) a été oublié. Le projet se localise dans un grand espace agricole participant de la fonctionnalité écologique du territoire. On peut considérer au vu des mesures prises pour maintenir une trame arborée que les enjeux de cet espace sont pris en compte. Il aurait

toutefois été intéressant d'approfondir à ce propos les évolutions de la consommation de ces grands espaces agricoles.

Compte-tenu des mesures prises, le projet est compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du Rhône méditerranée (SDAGE).

La DUP du 23 juillet 2015 emportant mise en compatibilité des deux communes règle les questions d'incompatibilité du projet avec les PLU

### **3.3 Mesures prises pour supprimer, réduire, à défaut compenser les impacts**

Les mesures d'évitement, réduction et compensation sont présentées au fil des impacts tant en phase de travaux, qu'en phase de fonctionnement.

#### Mesures pour la préservation de la biodiversité et des milieux naturels

Afin de limiter les impacts du projet sur la biodiversité, des mesures d'évitement et de réduction des incidences sont envisagées : période de travaux hors des périodes de sensibilité de la faune, préservation des espaces périphériques, renforcement des trames boisées, aménagement des espaces libres...

La nécessité d'une dérogation pour destruction d'espèces protégées a conduit à approfondir et préciser les mesures. Il est prévu le déplacement des individus pouvant être impactés. Les problématiques de déplacement des espèces et de continuités écologiques ont également été prises en compte dans l'analyse afin de limiter les incidences du projet.

Il s'avère que, malgré la mise en place de toutes ces mesures, des impacts résiduels non nuls sur 6 espèces protégées persistent : une espèce végétale (la Renoncule scélérate), deux espèces de reptiles (le Lézard des murailles et le Lézard vert occidental) et trois espèces d'amphibiens (le Triton palmé, le Triton alpestre et la Grenouille rieuse). Des mesures compensatoires ont été définies par le pétitionnaire en faveur de la conservation de ces espèces : réhabilitation de mare, création de nouvelle mare, réhabilitation de prairies et peupleraies.

Ces mesures compensatoires entrent également en compte pour la compensation de la perte de zone humide liée au projet. Ainsi, au total ce sont plus de 9 ha de zones humides qui seront restaurées et gérées de façon extensive, en prairie inondable, en Aulnaie-Frênaie... pour une durée minimale de 15 ans. La maîtrise d'œuvre sera portée par le Syndicat Mixte Veyle Vivante dans le cadre de son projet de contrat de rivière. Les compensations proposées pour la destruction des zones humides sont satisfaisantes.

*Il est cependant nécessaire de préciser le cadre dans lequel s'inscriront les travaux de mesures compensatoires, de détailler ces travaux ainsi que le suivi des résultats réalisés au cours du temps.*

L'étude d'impact a mis en évidence la nécessité de mettre en place des installations de traitement des eaux sanitaires des bâtiments et des dispositifs de rétention et d'écrtage pour les eaux pluviales. Ces installations et dispositifs sont correctement dimensionnés et prennent bien en compte les eaux de la route d'accès à la zone.

#### Mesures pour la préservation et la qualité de l'environnement humain

L'étude concluant à l'absence d'impact sur le voisinage, il n'est pas proposé de mesures.

Cependant, au vu des chiffres annoncés (augmentation de 25 % de part des poids lourds sur A40 et augmentation de 50 % de part de poids lourds sur la route départementale) le risque d'impact est non négligeable. Le dossier mérite d'être plus étoffé sur ces impacts associés et les mesures envisageables pour tenter de les réduire.

#### Mesures pour la prévention des risques accidentels

L'étude des dangers met en évidence un certain nombre de risques liés à l'exploitation de la plate-forme logistique. Les mesures de protection et de prévention mises en place limitent les effets de ces accidents. Ainsi, les zones de dangers létales engendrées par ces phénomènes ne touchent pas les terrains voisins et restent cantonnées dans les limites de propriété. Les zones d'effets irréversibles en cas d'incendie (3 kW/m<sup>2</sup>) sortent de quelques mètres des limites de propriété mais touchent des champs agricoles, futurs terrains de la zone d'activités et d'extension possible du bâtiment. Ces effets ne présentent donc pas de risque pour le voisinage du site. Par ailleurs, les moyens de lutte contre l'incendie, notamment le sprinklage des bâtiments

et le réseau de poteaux incendie, sont correctement dimensionnés. De même, les bassins de rétentions des eaux d'extinction sont correctement dimensionnés. Des rétentions adaptées seront également mises en place pour tous les stockages de produits dangereux liquides.



