



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne

Rennes, le **27 JUIL. 2015**

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

relatif à la demande d'autorisation d'exploiter une plate-forme logistique à Grand-Fougeray (35),
présentée par la société ITM Logistique Alimentaire International (ITM LAI)
– dossier reçu le 27 mai 2015 –

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courrier reçu le 27 mai 2015, le préfet d'Ille-et-Vilaine a saisi le préfet de la région Bretagne en sa qualité d'Ae, sur le fondement de l'article R.122-7 du code de l'environnement, de la demande déposée par la société ITM LAI, filiale du groupe « Les Mousquetaires », au titre du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), en vue d'exploiter une plate-forme logistique au sein de la zone d'activités des Quatre Routes, à Grand-Fougeray. Ce dossier comporte, notamment, une étude d'impact, dont le contenu est fixé par les dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, dans sa version modifiée par le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011, complétées par l'article R.512-8 du même code. Déjà saisie le 11 avril 2014 du dossier de permis de construire, l'Ae n'avait pas émis d'observations dans le délai de 2 mois qui lui était imparti. L'étude d'impact (« *version 1* ») accompagnant ce premier dossier a depuis lors été enrichie à la faveur, notamment, des enseignements tirés d'une étude naturaliste finalisée en juin 2014. L'Ae est à présent invitée à exprimer son avis sur la version actualisée de l'étude d'impact (« *version 2* »), dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation déposée au titre de la législation propre aux ICPE.

Par courrier en date du 4 juin 2015, l'Ae a consulté le préfet d'Ille-et-Vilaine au titre de ses attributions en matière d'environnement. Elle a pris connaissance des observations émises par l'Agence Régionale de Santé (ARS), dans son courrier du 18 juin 2015.

L'avis de l'Ae porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact présentée par la société pétitionnaire, qui fait office d'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue donc pas un avis favorable ou défavorable au projet lui-même. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. A cette fin, il sera transmis aux pétitionnaires et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier, conformément à la réglementation.

Les décisions prises par les autorités compétentes dans le cadre des procédures requises par la réalisation du projet prennent en considération l'avis de l'Ae (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).
Cet avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Synthèse de l'avis

Le groupe « Les Mousquetaires » souhaite réaliser et exploiter une plate-forme logistique destinée à centraliser les marchandises en provenance de ses différents fournisseurs, avant leur expédition vers ses centres de distribution, sur le territoire de la commune de Grand-Fougeray, en Ile-et-Vilaine.

Cette plate-forme occupera un terrain de plus de 18 ha actuellement non bâti, à vocation agricole et riverain de la RN137. Les bâtiments construits auront des dimensions inhabituelles par leur importance (surface de plancher de 52 000 m² et hauteur de 14 m)

Les principaux enjeux relevés par l'Ae dans le contexte de la réalisation du projet ont trait :

- à la préservation des écosystèmes recensés dans l'emprise du projet (zones humides, espèces protégées), mais également, du milieu récepteur (fossé, milieu aquatique) des eaux pluviales qui entreront en contact avec les voiries de la future plate-forme logistique, potentiellement polluées par le trafic attendu ;
- à la maîtrise des consommations énergétiques et à la prise en compte du phénomène de changement climatique, le projet étant générateur d'émissions de gaz à effet de serre du fait de la circulation des véhicules motorisés ;
- à la préservation de la commodité du voisinage (bruit, notamment), compte tenu de la présence de quelques habitations riveraines du projet ;
- à la prévention des risques d'incendie et de déversement de substances dangereuses, dont le stockage et la manipulation sont projetés dans le cadre de l'exploitation de la plate-forme ;
- à la préservation des espaces agricoles ;
- à l'insertion paysagère du projet.

L'étude d'impact fournie souffre d'un déficit de démonstration et de justification de la pertinence des solutions retenues du point de vue de l'environnement, sans qu'il soit toujours possible de déterminer s'il s'agit uniquement d'un défaut de présentation de la démarche d'évaluation environnementale ou d'une carence de celle-ci.

Il se traduit en effet aussi bien par des faiblesses dans la présentation et l'établissement de l'état initial, que par l'absence de comparaisons des alternatives qui ont nécessairement été envisagées par le porteur de projet, vu l'importance de l'aménagement projeté, ou encore par l'absence de démonstration de la mise en œuvre d'une démarche d'évitement et de réduction avant d'envisager des compensations notamment pour les zones humides.

Au final, l'étude d'impact fournie ne permet pas de s'assurer que les mesures les plus pertinentes ont effectivement toujours été choisies, à l'issue d'un processus d'évaluation environnementale adéquat et fiable. L'Ae n'est ainsi pas en mesure de confirmer que la prise en compte de l'environnement par le projet est satisfaisante, sur un certain nombre de points.

Les éléments ayant conduit à cette appréciation sont détaillés dans le corps de l'avis ci-après.

Le projet, porté par les filiales ITM IMMO LOG et LAI du groupe, a vocation à s'implanter en milieu rural, sur un terrain d'une superficie de 18,2 ha, à 1,7 km au nord-est du centre-ville de Grand-Fougeray, à l'intersection de la voie express reliant Nantes à Rennes (RN 137) et à proximité immédiate d'un échangeur avec la RD57, axe secondaire permettant l'accès au site. Bien qu'il n'en constitue pas le prolongement et en soit séparé par la route départementale, le terrain retenu est considéré comme une extension de la zone d'activités des Quatre Routes, qui s'étend plus au nord. Ce secteur d'activités est identifié comme tel par la carte communale de Grand-Fougeray, sa vocation étant par ailleurs consacrée par le SCoT¹ du Pays de Redon.

Le terrain d'assiette du projet offre une superficie de 18,2 ha, qui devrait être affectée, dans le cadre du projet, à l'accueil des bâtiments (52 000 m² de surface de plancher environ, pour une hauteur de 14 m), aux voiries (58 500 m²) et à des espaces verts résiduels.

Le projet comprend la construction d'un entrepôt logistique, destiné notamment à accueillir des cellules de stockage de produits secs, de liquides inflammables (acétone, peintures, parfums...) et d'aérosols. La construction d'un local de stockage des déchets, la création d'espaces dédiés au stationnement, d'une station de distribution de carburants et d'une aire extérieure de lavage des poids lourds sont également envisagées. Des ouvrages de rétention et de décantation des eaux pluviales seront en outre aménagés.

Les eaux pluviales interceptées ruisselant sur la future plate-forme logistique seront collectées dans un réseau dédié, puis acheminées vers deux bassins de rétention. Les eaux entrées en contact avec les voiries et l'aire de service (station de carburant) seront au préalable traitées au moyen de séparateurs à hydrocarbures. L'ensemble des eaux collectées sur le site seront finalement rejetées au sein du fossé longeant sa limite nord, avant de rejoindre le ruisseau des Fosses, situé à 800 m. Ce cours d'eau est un affluent de l'Aron, lui-même affluent de la Chère, pour lesquels la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) a fixé un objectif de bon état écologique et chimique à l'échéance de 2021.

Les eaux-vannes (4 100 m³/an) et eaux résiduaires issues du lavage des poids-lourds (900 m³/an), rejoindront le réseau public d'assainissement, avant d'être dirigées vers une station d'épuration intercommunale localisée au nord-est du site. Les rejets d'eau résiduaire induits par l'exploitation de la future plate-forme seront donc limités, et ne devraient représenter que 2 % environ de la capacité nominale de la station dédiée à leur traitement.

L'activité se déroulera sur le site 6 jours sur 7, de 5h00 à 22h00.

1.2. Environnement du projet

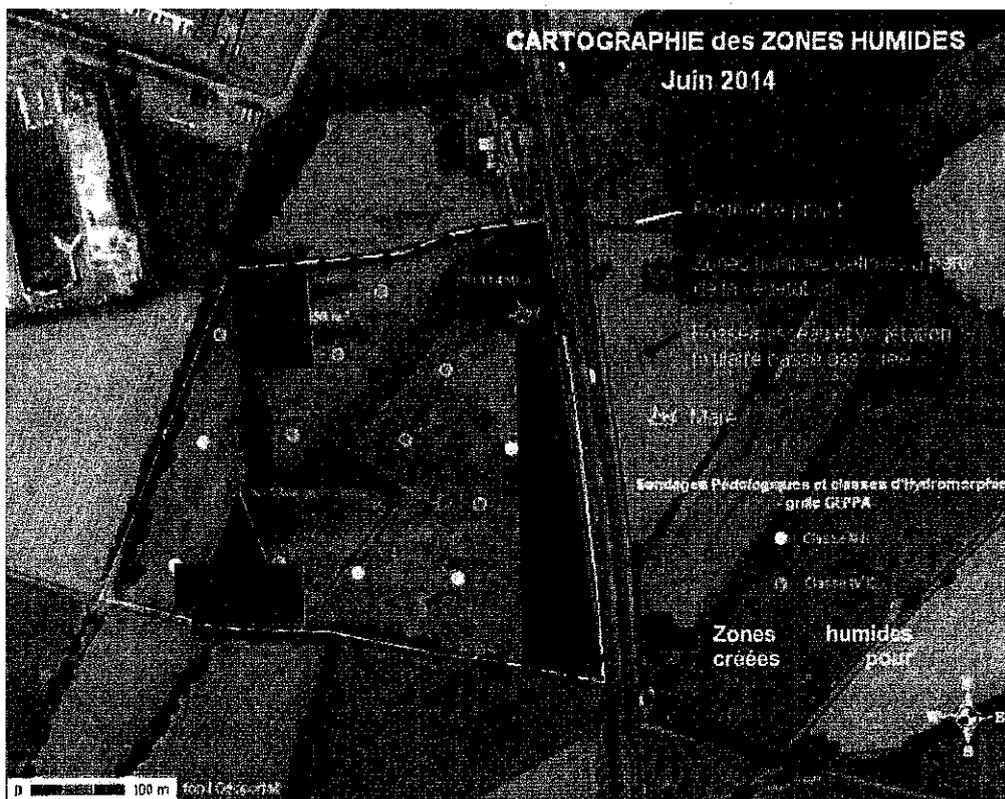
Le voisinage immédiat du projet est essentiellement constitué de parcelles agricoles et de quelques habitations isolées, dont la plus proche est située à 60 m. Le parc d'activités s'insère au sein de l'unité paysagère de la vallée de l'Aron, constituée de grands espaces agricoles, ponctués par des espaces bocagers encore abondants, permettant de bloquer les vues lointaines. L'absence de trame bocagère en limites nord et est du terrain d'assiette du projet, rend ce dernier plus particulièrement perceptible depuis la RN 137 et les habitations isolées situées dans son voisinage immédiat.

¹ SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale.

Le site retenu afin d'accueillir la plate-forme logistique du projet comporte une bande d'inconstructibilité de 100 m définie à partir de l'axe de la RN 137, classée à grande circulation, au sens des dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme. Une étude dite « *Loi Barnier* » a été engagée par la commune de Grand-Fougeray afin de réduire la largeur de la bande précitée à 75 m.

Le terrain d'assiette du projet, ceinturé par des fossés, dont le tracé épouse celui des voiries existantes, est composé de prairies améliorées et de pâturages. Quelques haies sont présentes en limites sud et ouest. Les linéaires de haies situés en partie centrale, ainsi que le petit bosquet localisé au nord-est, sont actuellement exploités et ont vocation à disparaître dans le cadre du projet.

Trois zones humides, totalisant une surface de 2 ha, ont été identifiées lors des inventaires réalisés au printemps 2014. La plus importante d'entre elles en superficie (11 440 m²), qui abrite une mare, est fréquentée par plusieurs espèces protégées (lézard vivipare, salamandre tachetée, triton palmé, lézard des murailles). Le pétitionnaire projette de compenser la disparition des zones humides existantes par la création de milieux analogues dans l'enceinte même de la future plate-forme. Les futures zones humides occuperont une surface de 2,5 ha, décomposée en trois secteurs.



Cartographie des zones humides (extraite de l'étude d'impact)

1.3. Procédures

Le projet est soumis à l'obtention :

- d'un permis de construire, en application du code de l'urbanisme ; une demande a été déposée en ce sens auprès de la commune de Grand-Fougeray en décembre 2013 ;

- d'une autorisation d'exploiter, au titre de la législation propre aux ICPE en raison, notamment, des quantités de matières stockées sur le site et susceptibles de présenter un danger pour les personnes ou les biens en situation accidentelle (bois, cartons, matières plastiques, résines...).

La réalisation d'une étude d'impact est requise, en application de deux rubriques du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement :

- la rubrique n° 1 (projets soumis à autorisation au titre du régime des ICPE) ;
- la rubrique n° 36 (projets soumis à permis de construire, envisagés sur le territoire d'une commune dotée d'une carte communale n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale).

L'exploitation de la plate-forme logistique entre par ailleurs dans le champ de la directive européenne SEVESO, seuil bas, au regard de la quantité de substances dangereuses susceptibles d'être présentes dans l'enceinte de la plate-forme (aérosols, alcools de bouche, gaz inflammables liquéfiés...)².

Le déplacement de plusieurs espèces protégées (triton palmé, salamandre tachetée, lézard vivipare) identifiées lors des inventaires naturalistes, nécessitera l'obtention d'une dérogation préfectorale, délivrée après examen du dossier par le CNPN³.

L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale de l'ensemble des travaux nécessaires à la réalisation du projet, et notamment ceux relatifs aux voiries et réseaux divers tels que l'aménagement de routes et carrefours, réseau d'alimentation en eau, d'évacuation des eaux usées, d'alimentation en énergie, doit être intégrée à l'étude d'impact, quel que soit le maître d'ouvrage concerné.

L'AE recommande d'apporter les éléments correspondants qui n'auraient pas encore été intégrés à l'étude d'impact.

1.4. Identification des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux relevés par l'Ae dans le contexte de la réalisation du projet porté par les sociétés filiales du groupe des Mousquetaires ont trait :

- à la préservation des écosystèmes recensés dans l'emprise du projet (zones humides, espèces protégées), mais également, du milieu récepteur (fossé, milieu aquatique) des eaux pluviales qui entreront en contact avec les voiries de la future plate-forme logistique, potentiellement polluées par le trafic attendu ;
- à la maîtrise des consommations énergétiques et à la prise en compte du phénomène de changement climatique, le projet devant s'accompagner de l'émission de gaz à effet de serre liée à la circulation des véhicules motorisés,
- à la préservation de la commodité du voisinage (bruit, notamment), compte tenu de la présence de quelques habitations riveraines du projet ;

2 La directive dite « SEVESO », adoptée le 24 juin 1982 suite à un accident survenu en Italie, imposait aux entreprises d'identifier les risques associés à certaines activités industrielles dangereuses, et de prévoir des mesures préventives appropriées. Cette première version a depuis lors été remplacée par la directive 96/82/CE du 9 décembre 1996, puis la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012. La liste des substances ayant motivé le classement de l'établissement exploité par ITM LAI au titre de la directive SEVESO est disponible, notamment, en page 31 de l'étude d'impact.

3 CNPN : Conseil National de Protection de la Nature.

- à la prévention des risques d'incendie et de déversement de substances dangereuses, dont le stockage et la manipulation sont projetés dans le cadre de l'exploitation de la plate-forme ;
- à la préservation des espaces agricoles ;
- à l'insertion paysagère du projet compte tenu des dimensions inhabituelles des bâtiments de près de 400m de long sur environ 130 de large

2. Qualité de l'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier

Les pièces soumises à l'examen de l'Ae dans le cadre du projet de création de la plate forme logistique sont constituées des documents requis par le code de l'environnement au titre du dossier de demande d'autorisation d'exploiter la future plate-forme logistique, intégrant les études d'impact et de dangers, les plans extraits du dossier de permis de construire, ainsi que des pièces annexes, parmi lesquelles figure l'étude « *Loi Barnier* » précédemment citée.

Le contenu de l'étude d'impact porte à la fois sur les incidences du projet de construction soumis à permis de construire, ainsi que sur celles liées à l'exploitation du site, soumise à autorisation au titre des ICPE.

Compte tenu de la pluralité des personnes morales susceptibles d'apporter leur contribution à la réalisation du projet (sociétés ITM, groupe « Les Mousquetaires »), l'Ae recommande d'identifier précisément les responsabilités incombant à chacune d'entre elles, dans le cadre de la mise en œuvre des mesures annoncées par l'étude d'impact en faveur de l'environnement.

La présentation du projet et de son contexte appelle par ailleurs plusieurs remarques :

- l'activité principale du pétitionnaire est présentée sous une forme peu lisible, fondée sur l'examen des nombreuses rubriques de la nomenclature des ICPE ; l'objectif poursuivi par le pétitionnaire à l'occasion de la création d'une plate-forme logistique mériterait d'être clairement exposé et par ailleurs accompagné des précisions nécessaires à la compréhension du périmètre d'intervention de la société ITM, mentionnant les provenances principales des marchandises ou des déchets collectés, ainsi que la localisation des centres de distribution que la plate-forme a probablement vocation à approvisionner ;
- les installations techniques nécessaires à la prise en charge des déchets collectés sur le site ne sont pas décrites ;
- les évolutions prévues par rapport au système logistique existant, utiles notamment à l'évaluation des modifications induites en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES), ne sont pas caractérisées.

Le résumé non technique de l'étude d'impact, inspiré de l'approche retenue lors de la réalisation de l'étude principale, souffre des mêmes insuffisances que cette dernière.

L'Ae recommande d'apporter la plus grande attention à son adaptation aux modifications qui seront apportées à l'étude d'impact, compte tenu de l'importance particulière pour le public de cette pièce du dossier.

Le classement du projet au titre de la directive SEVESO justifierait par ailleurs, selon l'Ae, un exposé introductif à visée pédagogique, au-delà de la seule énumération des rubriques de la nomenclature ICPE, difficilement accessible pour un public non expert. Il importe en effet que l'étude de dangers et, a fortiori, son résumé non technique, fassent clairement ressortir, sous la forme d'exemples concrets, la nature des produits dont le stockage rend le projet éligible à la mise en œuvre de la directive, ainsi que les enjeux environnementaux et sanitaires associés à leur présence dans l'enceinte de la future plate-forme.

L'Ae recommande d'affiner la présentation du projet afin que les informations délivrées soient aisément accessibles au public, et d'ajuster le contenu des résumés non techniques des études d'impact et de dangers afin de tenir compte des remarques formulées lors du présent avis.

2.2. Qualité de l'analyse

État initial de l'environnement

Le diagnostic établi afin de caractériser la sensibilité environnementale du site ne permet qu'une approche partielle des enjeux induits par le changement d'usage envisagé dans le cadre de l'artificialisation des terrains agricoles accompagnant la réalisation de la plate forme.

La partie de l'étude d'impact destinée à apprécier la richesse écologique des milieux au sein desquels le projet a vocation à prendre place comporte des imprécisions dommageables à l'appréciation de la pertinence de l'analyse des impacts induits par l'artificialisation du site (notamment la suppression de zones humides, la disparition d'habitats, de zones de chasse ou de reproduction pour la faune, la destruction d'espèces faunistiques protégées). Le diagnostic soulève en ce sens plusieurs remarques :

- le périmètre d'étude est circonscrit, sans justification, au terrain d'assiette du projet ;
- les protocoles suivis afin de réaliser les inventaires naturalistes n'étant pas précisés et le nombre de visites de terrain n'ayant porté que sur deux journées, l'étude d'impact ne permet pas de garantir l'exhaustivité du recensement des groupes faunistiques. Des précisions concernant la réalisation d'écoutes nocturnes permettraient sur ce point de s'assurer que les prospections ont bien intégré la recherche de groupes faunistiques habituellement inféodés aux milieux boisés (chiroptères, rapaces nocturnes) ;
- le lézard des murailles, pourtant cité en annexe⁴ parmi les espèces protégées contactées lors des inventaires, n'est cependant pas mentionné explicitement par l'étude d'impact ; le lézard vivipare, dont le transfert est annoncé dans la partie dédiée aux mesures de réduction des impacts du projet de construction, n'est pas identifié lors du diagnostic ;
- les milieux caractérisant les trois secteurs humides repérés dans l'enceinte de la future plate-forme ne sont pas suffisamment détaillés ; la cartographie produite afin d'en visualiser les contours semble indiquer la présence de végétation, sans que cet aspect soit néanmoins commenté ; une description méthodique des milieux constitutifs de chacun des 3 secteurs repérés lors des inventaires, permettrait d'évaluer leur intérêt respectif, au regard des fonctionnalités habituellement reconnues aux zones humides (écologique, hydrologique et biogéochimique) ;
- en l'absence de description suffisamment détaillée des milieux concernés (présence éventuelle de talus, état de dégradation de la trame bocagère, essences, linéaire),

⁴ Annexe 3 : « Inventaire faune-flore » établi en juin 2014.

l'intérêt écologique des haies présentes en périphérie ainsi qu'en partie centrale du site ne peut être correctement évalué.

L'Ae recommande de compléter les données et analyses développées dans le diagnostic écologique, au regard des observations qui précèdent de manière à garantir une approche proportionnée aux enjeux que comporte la transformation du milieu d'implantation du projet.

Les informations nécessaires à la connaissance des caractéristiques paysagères sont présentées à l'occasion de l'étude « *Loi Barnier* », annexée au dossier soumis à l'avis de l'Ae. Le diagnostic proposé, reste sommairement argumenté, d'autant que le dossier ne comporte pas d'analyse des alternatives envisagées à l'implantation des aménagements retenus.

Modalités d'évaluation des impacts et exposé des mesures correctives associées

Le champ couvert par l'évaluation environnementale ne peut être considéré comme complet puisque les problématiques suivantes n'ont pas été intégrées dans le champ de l'analyse :

- le risque de destruction de certaines espèces inféodées au site (lézard des murailles), de même que les incidences liées à la disparition de leur habitat (avifaune nicheuse) ou de leurs zones d'alimentation (chiroptères) ;
- les émissions de gaz à effet de serre, en particulier, liées au trafic généré par l'exploitation de la base logistique ;
- les incidences induites par la modification des usages du sol (disparition d'espaces agricoles et de ressources sylvicoles).

L'Ae recommande d'y remédier, le cas échéant en apportant les éléments permettant de conclure de manière raisonnée à l'absence d'impact sur ces thèmes

La méthode d'évaluation retenue par les porteurs de projet soulève par ailleurs plusieurs interrogations, qui, en l'état du raisonnement suivi, fragilisent la démonstration développée :

- La pollution véhiculée par les eaux pluviales en situation future a bien été quantifiée, au regard des deux principaux paramètres que constituent les hydrocarbures (4,5 kg/an) et les matières en suspension (450 kg/an), de fait déterminants dans le contexte de l'activité de la société ITM LAI. Les critères et modalités de calcul ayant présidé à cette évaluation mériteraient cependant d'être exposés, afin de pouvoir valider l'analyse proposée, qu'il s'agisse de l'estimation de la charge de pollution attendue ou des performances des ouvrages dédiés à leur traitement. Une évaluation de l'impact résiduel des rejets d'eau pluviale sur le milieu récepteur et l'examen de sa compatibilité avec les objectifs de bon état fixés par la DCE, est de ce point de vue indispensable. Il est rappelé à ce propos que l'étude d'impact vaut étude des incidences au sens de la loi sur l'eau.
- L'étude d'impact indique que le rejet des eaux pluviales collectées au niveau de la future plate-forme devrait se traduire par une augmentation non significative (+ 4,5 %) du débit moyen de l'Aron. La pertinence de cette information reste limitée par rapport à celle, indispensable, concernant les débits de pointe et le choix des modalités de tamponnage des eaux pluviales. Des précisions concernant l'impact hydraulique des rejets d'eau pluviales sur leur milieu récepteur immédiat (fossé longeant la limite nord du site et ruisseau des Fosses) apporteraient ainsi une réponse plus appropriée aux interrogations soulevées par le projet.

- L'étude d'impact conclut au caractère limité des nuisances sonores estimées au droit des habitations riveraines du site dans le contexte de l'exploitation future de la plate-forme logistique. L'évaluation des émergences sonores réalisée à cet effet ne permet toutefois pas de s'assurer de la prise en compte de l'ensemble des sources de nuisances induites par l'activité de la société ITM LAI. Au-delà de la circulation des poids-lourds, celle des véhicules légers ainsi que le fonctionnement des installations du site, mériteraient également d'être intégrés à l'analyse.

L'Ae recommande de consolider l'évaluation des impacts prévisibles du projet, au regard des observations qui précèdent.

Justification du projet

Les porteurs de projet n'apportent pas la démonstration de la recherche prioritaire d'évitement des impacts induits par la réalisation de la plate-forme, qui constitue une exigence du code de l'environnement en matière d'étude d'impact.

Ce constat concerne plus particulièrement le projet de suppression des zones humides recensées dans l'enceinte de la future plate-forme, envisagé indépendamment de l'examen préalable de variantes et de l'analyse de leur impact environnemental respectif.

Les aspects liés à la sécurité des usagers des voies riveraines du site, ne semblent pas non plus avoir fait l'objet d'une réflexion préalable, en dépit du risque mis en évidence par l'étude de dangers en cas d'incendie de la base logistique.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la confrontation des avantages et inconvénients présentés, d'un point de vue environnemental, par les différentes variantes nécessairement envisagées par les pétitionnaires, en amont des choix opérés en faveur du projet retenu.

Compatibilité du projet avec les documents de planification en vigueur

L'étude d'impact indique que le projet permettra d'optimiser la logistique du groupe « Les Mousquetaires » au niveau régional, répondant ainsi aux exigences du SRCAE⁵.

L'Ae recommande d'argumenter l'analyse de la compatibilité du projet avec les orientations du SRCAE, en évaluant la réduction globale du trafic routier escomptée dans le cadre de la réalisation du projet, par rapport à l'organisation actuelle du groupe « Les Mousquetaires ».

L'examen de la compatibilité du projet par rapport au SDAGE⁶ Loire-Bretagne se révèle sommaire et, en tout état de cause, inadaptée aux enjeux induits par la disparition des zones humides situées dans l'emprise du projet.

L'Ae recommande de faire clairement apparaître les critères permettant de constater que le projet répond effectivement aux différentes orientations fixées par le SDAGE Loire-Bretagne

5 Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'énergie (SRCAE) a été approuvé par le préfet de la région Bretagne par arrêté du 4 novembre 2013.

6 SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

et le projet de SAGE⁷ Vilaine dédiées aux enjeux liés tant à la préservation des zones humides, qu'à la gestion des eaux pluviales.

3. Prise en compte de l'environnement

Préservation des écosystèmes

Il n'est pas possible de conclure de manière définitive sur ce point pour ce qui concerne les zones humides. Le projet affirme qu'il n'y a pas d'alternative à leur suppression. L'Ae s'interroge sur la réalité de l'impossibilité de préserver la zone humide située au nord-est, entraînant son remplacement par une zone parallèle à la RN recréée ex nihilo, et sur la valeur relative des zones existantes.

Le projet intègre l'aménagement de trois « *dépressions humides* », dont les caractéristiques ne sont toutefois pas détaillées, totalisant une superficie équivalente à celle des secteurs supprimés dans le cadre de l'aménagement du site, soit 2 ha. En l'absence de précisions apportées quant à la mise en œuvre des facteurs conditionnant la réussite de cet objectif (morphologie des dépressions creusées, connexion des futurs secteurs humides entre eux, rôle de la végétation susceptible de les coloniser, justification du caractère favorable des habitats recréés pour les espèces faunistiques pressenties, modalités d'alimentation en eau des futures zones humides créées...), l'étude d'impact ne permet pas de conclure à l'effectivité de la compensation annoncée par les porteurs de projet. Il convient de noter par ailleurs que la création d'une zone humide à l'angle nord-ouest du site semble compromise par la présence d'un bassin de rétention des eaux pluviales, envisagé au même emplacement.

L'entretien des futures zones humides prendra la forme d'une fauche tardive, confiée à un prestataire extérieur. Un suivi naturaliste a été programmé pendant une période de 5 ans, à compter de l'achèvement du chantier.

Le déplacement de deux espèces protégées contactées au nord-est du site, la salamandre tachetée et le triton palmé, constitue la seule mesure définie en vue de limiter l'impact du projet sur les groupes faunistiques contactés lors des inventaires. Les insuffisances du diagnostic précédemment relevées par l'Ae, ne permettent cependant pas de connaître le potentiel écologique des fossés dédiés à l'accueil de ces espèces et, par conséquent, d'évaluer l'intérêt présenté par leur transfert dans ce milieu.

Dans ces conditions, l'Ae recommande avec insistance :

- *de consolider l'argumentaire destiné à démontrer que toutes les conditions sont réunies afin de garantir la réalité des fonctions écologiques propres aux secteurs humides que les pétitionnaires projettent de créer, notamment, en affinant la description des caractéristiques des milieux concernés (morphologie, interférences envisageables avec les milieux environnants...) et que la solution retenue est optimale du point de vue de l'environnement, dans le respect des principes « E,R,C⁸ »*

⁷ La révision du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Vilaine, qui arrive à son terme, a fait l'objet d'une enquête publique, du 10 juin au 19 juillet 2014.

⁸ E,R,C : Évitement, Réduction, Compensation. Détermination hiérarchisée des mesures de protection de l'environnement

- *de produire les éléments des cahiers des charges établis à l'intention des prestataires recrutés dans le cadre du projet, en vue de garantir le respect des objectifs fixés, depuis la réalisation du chantier, jusqu'à la phase d'entretien et de suivi des zones humides créées;*
- *de définir le protocole retenu dans le cadre de la mise en œuvre du suivi naturaliste, et de définir les mesures qui seront mises en œuvre dans l'hypothèse d'un écart observé entre les objectifs annoncés et le résultat des inventaires naturalistes réalisés.*

Maîtrise des consommations énergétiques / changement climatique

Selon les auteurs de l'étude d'impact, l'électricité devrait représenter la source principale d'énergie nécessaire à l'exploitation de la plate-forme logistique, soit 10 GWh par an. La part respective des principaux postes de consommation (climatisation, charge des batteries, éclairage...) n'est pas chiffrée. En dépit de la nature de l'activité concernée, impliquant l'usage de véhicules motorisés, la consommation en énergies fossiles n'est pas évaluée.

Afin d'agir sur la maîtrise de sa consommation d'électricité, le pétitionnaire a opté pour une isolation de l'entrepôt et la mise en place de pompes à chaleur. Les performances des mesures projetées gagneraient sur ce point à être mises en valeur. Compte tenu du niveau relativement élevé des besoins énergétiques affichés dans le contexte de l'exploitation de la plate-forme, et des enjeux régionaux liés à la sécurisation des approvisionnements en électricité, l'Ae estime qu'une réflexion conduite en faveur du développement des énergies renouvelables devrait être intégrée à la définition du projet.

L'Ae recommande :

- *d'évaluer le niveau de consommation en énergies fossiles prévisible dans le cadre de la mise en service de la future plate-forme logistique, et de présenter les mesures destinées à en assurer la maîtrise ;*
- *de justifier les choix opérés afin d'assurer l'approvisionnement du site en électricité, au regard, notamment, des opportunités offertes par le recours aux énergies renouvelables ;*
- *de clarifier la méthode d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre, en y intégrant celles évitées à la faveur de la réalisation du projet.*

Commodité du voisinage

La mise en service de la plate-forme logistique devrait s'accompagner d'une augmentation significative du flux de véhicules empruntant le réseau routier environnant. L'étude d'impact évalue ainsi à 850 passages par jour le flux de véhicules susceptibles de fréquenter la future plate-forme logistique (dont 450 passages de poids-lourds). L'augmentation du trafic devrait être plus particulièrement perceptible à l'échelle de la RD 57 (+ 24,2 %). Au-delà de cette information, l'étude d'impact ne permet pas d'identifier les « points noirs » éventuellement associés à l'évolution de ce trafic.

Les mesures destinées à limiter les nuisances sonores induites par la circulation des poids-lourds sont circonscrites au trafic observé dans l'enceinte de la future plate forme (arrêt des moteurs pendant les opérations de chargement / déchargement ; limitation des vitesses...).

L'Ae recommande d'identifier, le cas échéant, l'apparition prévisible de « points noirs » à l'échelle des principaux accès à l'exploitation de la future plate-forme logistique, ainsi que les

actions susceptibles d'y remédier. Elle recommande par ailleurs que la gêne occasionnée pour les riverains des principaux axes empruntés par les poids-lourds soit évaluée, et que les engagements pris par l'exploitant du site en vue d'en minimiser l'intensité soient précisés, en cohérence avec l'étendue du périmètre d'intervention de la société ITM LAI.

Les nuisances générées à l'occasion de la phase d'aménagement du site ont été identifiées et classées, mais n'ont pas été préalablement évaluées. L'étude d'impact ne permet donc pas de statuer sur le niveau de réponse apporté par les porteurs du projet à l'intensité des impacts identifiés.

L'Ae recommande :

- d'évaluer plus particulièrement les nuisances induites, en phase chantier, par la circulation des engins et véhicules de chantier, dans ses différentes dimensions (bruit, émission de poussières, sécurité publique...), et d'en déduire les mesures appropriées à leur prise en compte ;
- d'évaluer les quantités de déchets produits, et de définir les actions prévues afin d'optimiser leur usage futur (recyclage...).

Risques technologiques

L'incendie et le déversement de substances dangereuses dans le milieu environnant constituent les principaux risques associés à l'exploitation de la future plate-forme logistique, et font l'objet d'un ensemble de mesures destinées à en prévenir la réalisation, ou en réduire les conséquences dommageables.

Au regard des scénarios pris en considération par les auteurs de l'étude de dangers, cette dernière indique que les fumées dégagées en cas d'incendie ne présenteront pas de « *risque toxique à hauteur d'homme* », en particulier, pour les occupants des habitations situées dans le voisinage immédiat du projet. Les auteurs de l'étude précisent avoir tenu compte de paramètres majorants, intégrant l'hypothèse de la combustion de produits correspondant aux rubriques « 1510 » et « 2662 »⁹ de la nomenclature des installations classées. Ce choix méthodologique mériterait d'être justifié, afin de s'assurer que l'étude de dangers a effectivement tenu compte d'un scénario majorant, au regard de la toxicité des fumées dégagées par la combustion des produits précités. Le risque sanitaire associé à un tel scénario devrait être également, selon l'Ae, explicitement exposé.

La propagation de ces fumées est en revanche susceptible d'affecter la visibilité des usagers de la RN 137. Un plan d'urgence sera ainsi défini en lien avec le gestionnaire de la voie et les services de secours en vue de réglementer le trafic qu'elle supporte.

L'Ae recommande de qualifier le risque de toxicité associé à la combustion des produits susceptibles d'être stockés sur le site sous les rubriques « 1510 » et « 2662 » de la nomenclature des installations classées, (identification des substances susceptibles d'être rejetées dans l'atmosphère et des conséquences, notamment sanitaires, induites par leur présence, dans un contexte déterminé).

⁹ Les produits référencés au titre de la nomenclature des installations classées, pris en compte par l'étude de dangers dans l'hypothèse d'un incendie se déclarant sur le site, correspondent à des produits de grande consommation (biscuits, pâtes alimentaires, vaisselle...) ou composés de matières plastiques (appareils électroniques, jouets, outillage...).

Paysage

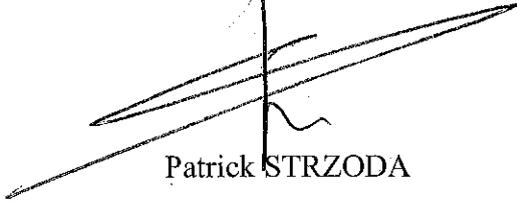
La configuration des bâtiments projetés dans le cadre de la création de la base logistique, l'isolement du secteur d'implantation retenu, la présence de boisements dans son environnement proche, susceptible de bloquer ou d'atténuer les perceptions offertes sur le site, les plantations projetées en bordure de la RN137 permettent, a priori, de considérer l'impact paysager du projet, apprécié depuis cet axe routier, comme non significatif. Au-delà de cette approche, l'Ae relève néanmoins que les perceptions résiduelles offertes sur le futur secteur d'activités, depuis les habitations riveraines, n'ont pas été évaluées.

Dans une perspective plus lointaine, afin de prévenir le risque lié à l'émergence d'une friche industrielle au terme de l'exploitation de la plate-forme logistique, il importe que les spécificités des aménagements réalisés ne constituent pas un obstacle à leur reconversion future.

L'Ae recommande :

- *d'étendre le champ de l'évaluation de l'impact paysager du projet aux perceptions offertes sur le site depuis les secteurs habités riverains, et d'illustrer l'efficacité attendue des mesures destinées à en limiter la portée (plantation de haies périphériques) ;*
- *de préciser les modalités de remise en état envisageables, au terme de l'exploitation de la plate-forme logistique.*

Le Préfet de région,
Préfet d'Ille-et-Vilaine,
Autorité environnementale,



Patrick STRZODA