



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité  
environnementale sur la construction d'un bâtiment  
logistique par la société Skipper logistique sur la  
commune d'Étoile-sur-Rhône (26)**

**Avis n° 2021-ARA-AP-1217**

**Avis délibéré le 11 octobre 2021**

## 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), a décidé dans sa réunion collégiale du 14 septembre 2021 que l'avis sur construction d'un bâtiment logistique par la société Skipper logistique sur la commune d'Étoile-sur-Rhône (26) serait délibéré collégialement par voie électronique entre le 7 et le 11 octobre 2021.

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Yves Sarrand, Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants cités 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 (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 11 août, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture de la Drôme, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis leur(s) contribution(s) en date(s respectivement) du 30 et du 25 août 2021.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il 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.**

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

## Synthèse de l'Avis

Le projet d'entrepôt logistique porté par la société Skipper Logistique se situe sur la commune d'Étoile-sur-Rhône (26) au sein du parc d'activités des Caires, dans un secteur majoritairement agricole et à proximité immédiate d'une autre plateforme logistique et d'une zone pavillonnaire, en rive gauche de l'Ozon, sous-affluent en rive gauche du Rhône.

Le projet prévoit, sur un terrain d'environ 4,8 hectares, quatre cellules de stockages, dont deux dédiées aux produits dangereux, un bloc de bureaux et des locaux techniques, un parking de véhicules légers, des bassins d'infiltration des eaux pluviales et un bassin de rétention des eaux d'incendie et des espaces verts.

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

- la biodiversité, notamment liée à la présence de la ripisylve de l'Ozon,
- le cadre de vie des riverains, avec la présence d'un quartier résidentiel à moins de 100 m,
- les émissions de polluants et de gaz à effet de serre,
- la consommation d'espaces agricoles et l'artificialisation des sols.

L'étude d'impact jointe à la demande d'autorisation comprend les pièces prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement et traite formellement des thématiques environnementales attendues. Toutefois, celles-ci sont juste abordées ou trop peu développées, en particulier les impacts cumulés, sur le transport routier, du projet avec les autres activités logistiques de la zone, et aussi le bruit et la qualité de l'air. Par ailleurs, le dossier ne comporte pas l'étude de dangers prévue à l'article L.181-25 du code de l'environnement et aucune étude d'approvisionnement en énergie n'est produite.

Le choix du parti retenu n'est pas étayé en s'appuyant sur des alternatives étudiées, ni à son échelle ni à celle du parc d'activités. Le dossier n'explique pas comment le projet s'inscrit dans les engagements nationaux relatifs à la neutralité carbone et au zéro artificialisation nette et va contribuer à l'atteinte de leurs objectifs. Aucun bilan carbone de l'ensemble du projet n'est produit.

Pour l'Autorité environnementale, un complément du dossier sur ces sujets est donc indispensable.

Le projet prévoit des mesures d'évitement relatives à la biodiversité et au traitement des rejets aqueux. Il ne prévoit pas explicitement de suivi de l'efficacité des mesures prises pour éviter et réduire les impacts potentiels du projet et ne décrit pas comment les résultats du suivi seront recueillis et analysés à une fréquence adaptée aux enjeux en présence, afin de permettre, si nécessaire, d'ajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

# Sommaire

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation du projet.....	6
1.3. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	6
<b>2. Analyse de l'étude d'impact.....</b>	<b>7</b>
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	7
2.1.1. Milieux naturels et biodiversité.....	7
2.1.2. Cadre de vie des riverains.....	8
2.1.3. Espaces agricoles.....	8
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	9
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	9
2.3.1. Milieux naturels et biodiversité.....	9
2.3.2. Nuisances aux riverains.....	10
2.3.3. Changement climatique, qualité de l'air et ressources énergétiques.....	10
2.3.4. Effets cumulés.....	11
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	12
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	12
<b>3. Étude de dangers.....</b>	<b>13</b>

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1. Contexte

Le projet d'entrepôt logistique porté par la société Skipper Logistique se situe sur la commune d'Étoile-sur-Rhône (26) à 3,7 km au sud-ouest du centre-ville, 4,7 km au nord-est de Livron-sur-Drôme et 8 km au sud de Valence. Le projet s'implantera au sein du parc d'activités des Caires<sup>1</sup>, en zone UI1 (zone urbaine à vocation d'accueil d'activités économiques) du plan local d'urbanisme d'Étoile-sur-Rhône, à proximité immédiate d'une zone pavillonnaire, en rive gauche de l'Ozon, sous-affluent en rive gauche du Rhône. Le parc d'activités accueille déjà une plateforme logistique, à l'est (cf. Illustration 1).

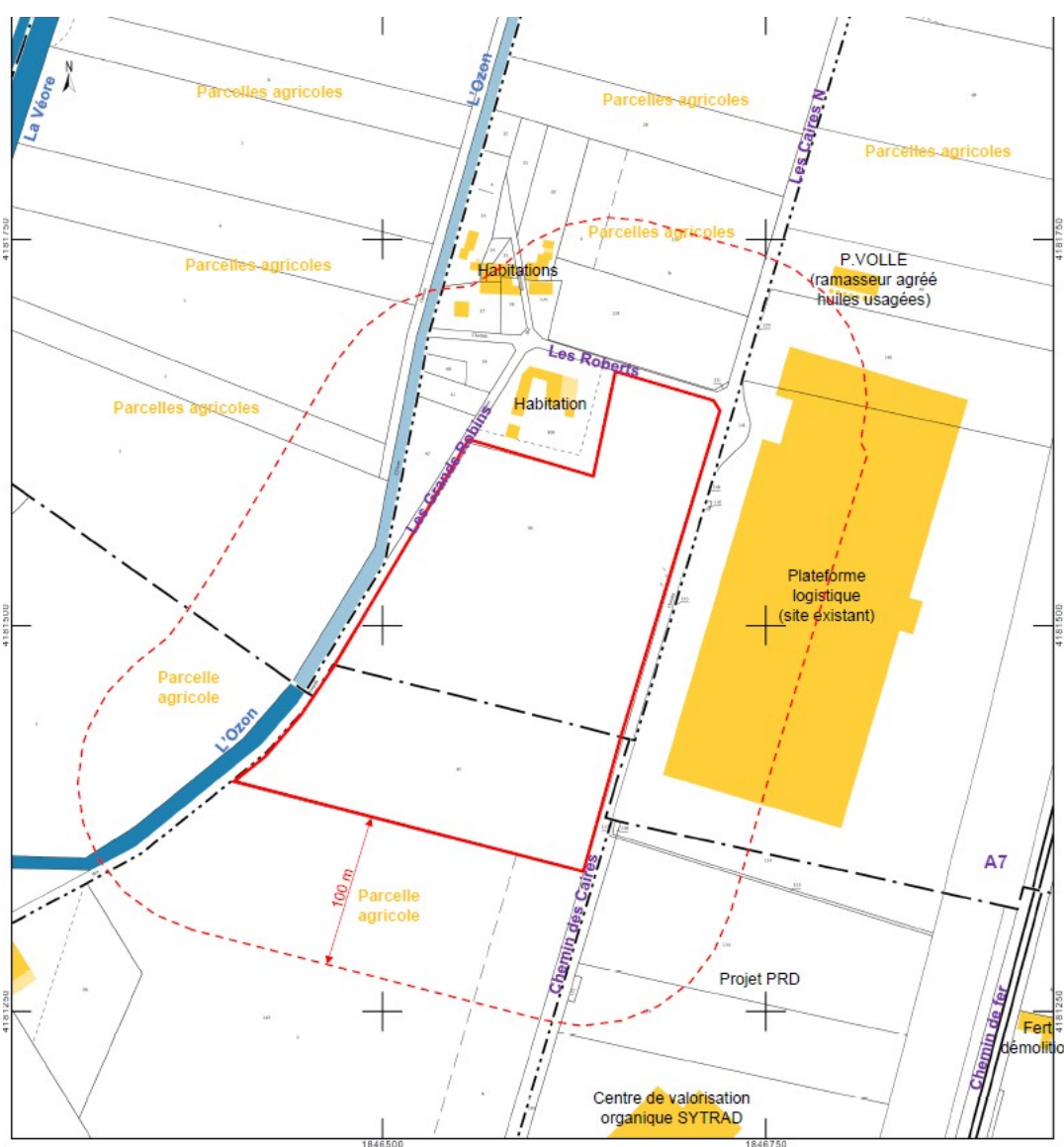


Illustration 1: Plan de situation du projet (délimité en rouge ). Source : Étude d'impact

<sup>1</sup> Appartenant à la communauté d'agglomération Valence-Romans agglo et disposant d'un règlement de lotissement en date du 5 juillet 2013, relatif notamment à la gestion des eaux.

## 1.2. Présentation du projet

Le projet consiste en la création, au sein du parc d'activités des Caires, sur une friche agricole d'environ 4,8 hectares, de :

- quatre cellules de stockages, dont deux dédiées aux produits dangereux, un bloc bureaux et des locaux techniques, pour une surface totale de 2,36 ha,
- un parking pour véhicules légers (VL) de 166 places,
- des bassins d'infiltration des eaux pluviales et un bassin de rétention des eaux d'incendie,
- des espaces verts pour une superficie de 1,56 ha.

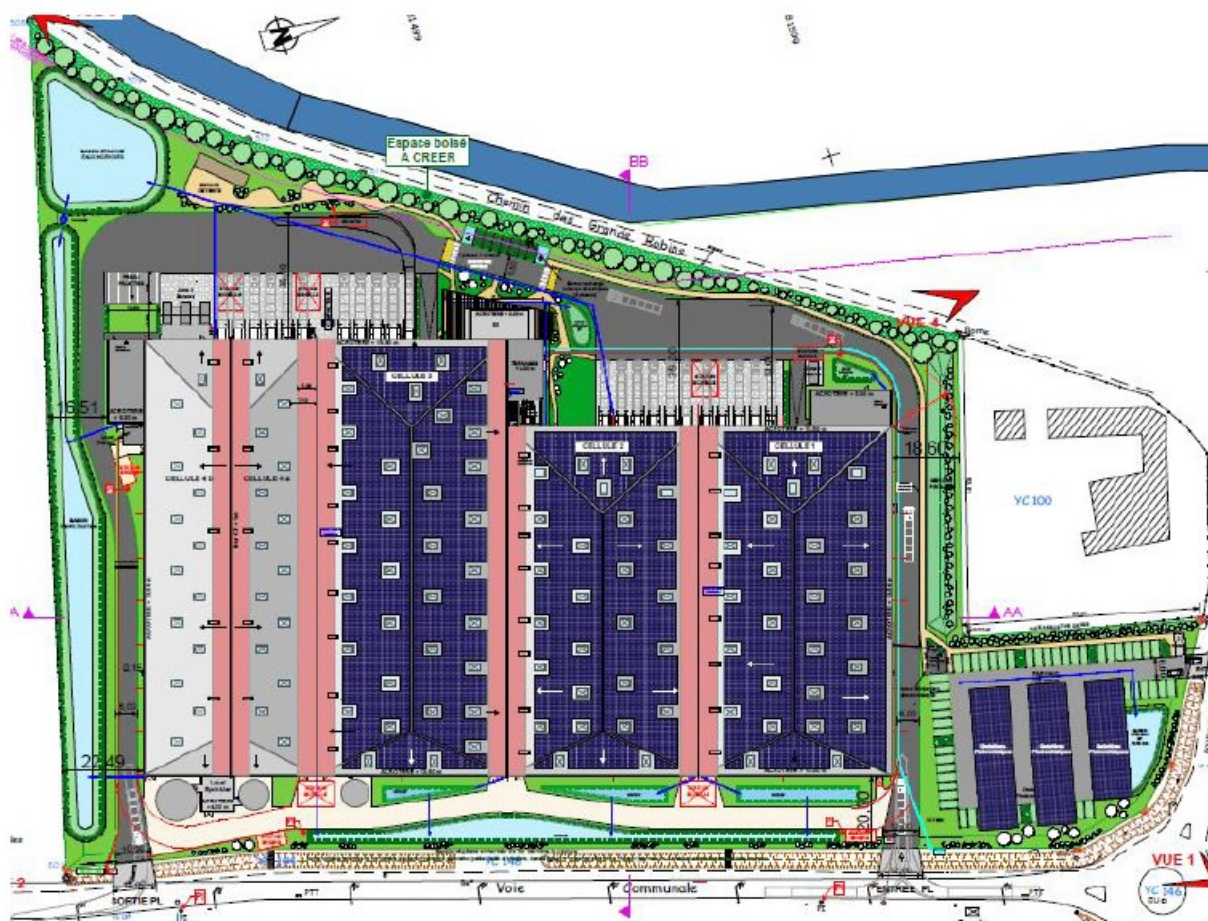


Illustration 2: Plan masse du projet. Source : Étude d'impact.

L'entrepôt sera destiné au stockage de marchandises diverses, notamment pour le « monde de la cosmétique » sans que le dossier ne soit plus disert sur la nature des produits transitant sur le site, ni sur les sites d'approvisionnement ou d'exports.

Le site est desservi par l'autoroute A 7, la route nationale (RN) 7 et la route départementale (RD) 215.

## 1.3. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

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

- la biodiversité, notamment liées à la présence de la ripisylve de l'Ozon,
- le cadre de vie des riverains, de par la présence d'un quartier résidentiel à moins de 100 m,

- les émissions de polluants et de gaz à effet de serre,
- la consommation d'espaces agricoles et l'artificialisation des sols.

Selon les types de produits stockés, les risques technologiques pourraient également représenter un enjeu, potentiellement fort.

## 2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact jointe à la demande d'autorisation comprend les pièces prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement, et traite formellement des thématiques environnementales attendues. Toutefois, les différentes thématiques sont soit à peine abordées, soit trop peu développées.

**L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'évaluation des incidences du projet afin de démontrer, notamment au public, la bonne prise en compte des enjeux.**

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

L'état initial de l'environnement, qui fait l'objet d'un document distinct<sup>2</sup>, est analysé par thématique environnementale, sur la zone du projet. L'expertise naturaliste comporte un paragraphe de synthèse par thématique. Les cartes et schémas relatifs à chacune des thématiques constituent une présentation claire et synthétique des principaux enjeux environnementaux. Toutefois, ces données ne sont que très sommairement reprises dans le corps de l'étude d'impact<sup>3</sup> et sans analyse.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement dans le corps de l'étude d'impact afin que le public soit bien informé de la nature précise des enjeux du site concerné par le projet.**

#### 2.1.1. Milieux naturels et biodiversité

Le site n'intercepte aucun périmètre de protection de la biodiversité et n'est pas localisé dans un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique régional identifiés par le SRCE<sup>4</sup>.

Les inventaires et études concernant la biodiversité ont consisté en une visite en septembre 2020, consacrée à l'inventaire des chiroptères, complétée par des inventaires au printemps et à l'été 2021. Cette méthodologie paraît adaptée aux caractéristiques du site essentiellement constitué de friche agricole.

Les principaux enjeux relevés pour chaque groupe d'espèces dans l'état initial concernent l'avi-faune (45 espèces, dont une nicheuse<sup>5</sup>), les chiroptères (10 espèces dont le Molosse de Cestoni), les mammifères terrestres (deux espèces), l'herpétofaune (deux espèces de reptiles) et l'entomofaune (185 espèces recensées).

Selon l'inventaire floristique réalisé, le projet concerne un seul habitat naturel, la friche herbacée. Aucune zone humide n'a été mise en évidence. Le cortège floristique, caractéristique des friches

2 Annexe 4 du dossier référencé « 2.SKIPPER\_Etude d'impact\_Annexes\_v1.pdf ».

3 P. 44 à 61 de l'étude d'impact. Le chapitre comporte essentiellement des généralités relatives aux périmètres de protection de la biodiversité.

4 Schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes, approuvé par arrêté préfectoral du 16 juillet 2014. Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) lui a succédé à sa date d'approbation le 10 avril 2020.

5 Alouette des champs.

agricoles, est peu diversifié. On dénombre deux espèces exotiques envahissantes (Ambroisie à feuilles d'armoise et Sénéçon du Cap).

Les différents groupes d'espèces et d'habitats naturels ont été identifiés selon une méthodologie qui paraît adaptée, notamment pour les zones humides, et font l'objet d'une carte de synthèse par thématique.

### 2.1.2. Cadre de vie des riverains

Les habitations les plus proches sont situées respectivement à environ 75 m au nord et 180 m au sud-ouest de la parcelle.

Le site est desservi par la route nationale 7. Un comptage effectué en 2018 a mis en évidence un trafic journalier de 12 465 véhicules dont 747 poids lourds soit 6 % du trafic.

Une étude acoustique<sup>6</sup> a été réalisée le 30 octobre 2019, en limite de site et au niveau des habitations les plus proches (zones à émergences réglementées ou ZER).



Illustration 3: Localisation des points de mesure acoustique. Source : Étude d'impact.

Il en résulte que le bruit résiduel est de 50 dB pour le point 1, et de 49 dB pour le point 2 en période diurne, et respectivement de 51,5 dB et 53,5 dB en période nocturne, inférieurs aux seuils réglementaires<sup>7</sup>.

Les enjeux paysagers sont faibles, le site étant actuellement occupé par une friche agricole, au sein d'une zone d'activité, et jouxte un entrepôt logistique existant.

### 2.1.3. Espaces agricoles

Bien qu'en périphérie et proximité immédiate d'une zone agricole, le site du projet s'insère dans une zone d'activités en partie réalisée<sup>8</sup>; les surfaces concernées par le projet sont en friche.

6 Annexe 12 et p. 133 à 140 de l'étude d'impact.

7 Définis par l'arrêté du 23/01/97 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement : de 70 dB le jour et 60 dB la nuit au maximum en limite de site.

8 Voir [https://www.valenceromansagallo.fr/\\_plugins/flipbook/www-agallo\\_resource-flipbook/03.%20Un%20territoire%20pour%20entreprendre/Parcs%20d'activit%C3%A9/Le%20caires\\_2019.pdf/book.html](https://www.valenceromansagallo.fr/_plugins/flipbook/www-agallo_resource-flipbook/03.%20Un%20territoire%20pour%20entreprendre/Parcs%20d'activit%C3%A9/Le%20caires_2019.pdf/book.html)



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

Le dossier expose qu'aucun site alternatif n'a été recherché du fait de l'implantation du projet au sein du parc d'activités des Caires, à proximité de voies de grande circulation adaptées à son activité, et l'absence d'enjeux environnementaux sur le site. Le projet se situe à égale distance (8 km environ) des échangeurs sud (Le Pouzin) et nord (Valence sud) de l'A7. Malgré la proximité (275 m) de la voie ferrée Paris-Lyon-Marseille, mixte voyageurs et fret, le dossier n'étudie pas la possibilité de transport ferroviaire. La proximité et les capacités d'autres sites logistiques existants ou en projet dans le même département n'est pas analysée. En outre, l'absence d'éléments concrets sur le type de produits qui seront stockés démontre que la destination du projet n'est pas arrêtée. L'Autorité environnementale rappelle que des alternatives doivent avoir été étudiées et leur analyse restituée dans l'étude d'impact (cf. article R.122-5 du code de l'environnement). En particulier, l'absence de recherche d'une surface déjà artificialisée et anthropisée, éventuellement lors de la création du parc d'activités des Caires, n'est pas compréhensible. La loi climat résilience d'août 2021 rappelle l'engagement pris au niveau national en 2019 relatif au zéro artificialisation nette. En outre, la stratégie nationale bas carbone en vigueur (SNBC2) fixe l'objectif de neutralité carbone en 2050.

**L'Autorité environnementale recommande de produire les alternatives étudiées et de justifier à leur aune le choix du parti retenu, à l'échelle du parc d'activités ou au-delà, et d'expliquer comment le projet s'inscrit dans les engagements nationaux relatifs à la neutralité carbone et au zéro artificialisation nette.**

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

### **2.3.1. Milieux naturels et biodiversité**

L'impact du projet sur les milieux naturels est essentiellement lié à la destruction de la friche agricole.

L'impact sur la faune concerne la destruction d'habitats potentiels pour les mammifères terrestres, l'avifaune (Alouette des champs) et l'herpétofaune.

Le dossier fait état des différents impacts occasionnés, sans toutefois les caractériser ni les quantifier.

Les mesures d'évitement concernent l'adaptation du calendrier des travaux (en dehors des périodes de reproduction de l'avifaune nicheuse), l'arrachage des plantes invasives et la mise en œuvre de dispositifs anti-pollution lors de la phase chantier.

Les mesures de réduction portent sur une adaptation de l'éclairage visant à réduire ses impacts sur les espèces nocturnes (chiroptères notamment), et la plantation d'arbres taillés en têtard en vue de la création de cavités favorables à l'avifaune, aux chiroptères et aux insectes xylophages<sup>9</sup>.

Le dossier présente, à tort, comme mesure d'accompagnement la préservation de la ripisylve de l'Ozon, déjà identifiée comme espace boisé classé dans le règlement graphique du plan local d'urbanisme d'Étoile-sur-Rhône.

---

9 Résultat d'un mode d'exploitation du bois hors forêt très ancien et très répandu, dû à un étêtage régulier des arbres permettant des repousses de rejets. Il contraint l'arbre à prendre une forme caractéristique à « grosse tête ». Source : Parc naturel régional des boucles de la Seine normande.

### 2.3.2. Nuisances aux riverains

Le dossier expose que, compte-tenu de l'éloignement des premières habitations, les nuisances sonores diurnes et nocturnes, induites par l'activité du site, resteront inférieures aux seuils réglementaires et leur augmentation en regard du bruit actuel n'excédera pas 1,8 dB pour les habitations les plus proches<sup>10</sup>. Ces mesures ne prennent cependant en compte que les bruits générés par l'activité sur le site, en supposant la présence concomitante de 5 poids-lourds et le fonctionnement de la climatisation. Le bruit généré par la circulation des véhicules (PL et VL) à l'extérieur du site, sur la RD 905 notamment qui longe les deux zones d'émergence réglementée, n'est pas évalué ce qui est une lacune importante du dossier. Les évaluations doivent prendre en compte l'ensemble des bruits générés par le projet.

La mesure de réduction consiste en la limitation des vitesses de circulation sur le site.

En ce qui concerne le trafic routier induit par le projet, il s'établit à 50 rotations par jour, soit 100 poids-lourds (PL). Le trafic généré par le projet induira une augmentation de 13 % du trafic PL de la RN 7, qui représentera alors 6,6 % du trafic total. Le dossier évalue également les rotations nécessaires au personnel qui s'élèvent à 50 par jour, soit 100 véhicules légers.

Cependant les inconnues existent sur les types de produits qui seront entreposés et sur l'usage plus généralement du site. Les hypothèses ayant conduit à ces niveaux de trafic ne sont pas étayées.

**L'Autorité environnementale recommande de préciser de manière argumentée si les hypothèses de trafic retenues sont bien maximisantes afin de garantir que l'impact du projet en la matière ne puisse être finalement plus important.**

Le dossier ne précise pas l'organisation des flux de transport générés par l'activité et ne décrit pas les nuisances (bruit, pollution de l'air), les potentiels risques liés au transport de matières dangereuses, en découlant pour les riverains des axes routiers parcourus de façon préférentielle. La période d'activité du site n'est pas précisée.

**L'Autorité environnementale recommande de décrire précisément les flux routiers induits par le projet, d'évaluer les nuisances (polluants de l'air et bruit) en découlant et de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire et si besoin les compenser.**

Le dossier consacre un chapitre à l'intégration paysagère du projet. La mesure de réduction envisagée consiste en la plantation d'une haie arbustive dense en limite nord du site, et l'aménagement d'un merlon paysagé de 3 m en périphérie de la zone résidentielle.

### 2.3.3. Changement climatique, qualité de l'air et ressources énergétiques

Le dossier indique que les émissions de polluants induites par le trafic routier augmenteraient d'environ 0,9 % en moyenne, la plus forte évolution concernant les composés organiques volatils (COV) en augmentation de 2 % et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) en augmentation de 1,4 %. Aucune mesure de la qualité de l'air actuelle n'est toutefois produite, ni même de référence provenant de stations de mesures situées à proximité. Ainsi, les taux fournis ne permettent pas de connaître les concentrations prévisibles en polluants de l'air en situation avec projet. Les mesures à réaliser devront être étendues en particulier à tous les polluants spécifiques des transports routiers en s'appuyant sur les préconisations de l'Anses<sup>11</sup>. Elles seront à effectuer à l'échelle du parc d'activités.

10 Inférieure donc à 3 dB(A) qui est la plus petite variation autorisée, et correspond à une situation nocturne lorsque le niveau de bruit ambiant est supérieur à 45 dB(A). L'analyse est effectuée pour chaque période et chaque point.

11 Cf. la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières : <https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf/circ?id=44436>

Le dossier présente les principes de l'analyse des risques sanitaires. Il conclut, sans les avoir appliqués au cas d'espèce, que du fait de la bonne dispersion des polluants, du caractère anthropisé du secteur (et de sa proximité avec l'A7 et la N7) et que les voiries « sont des axes adaptés à ce genre d'activité », le risque sanitaire est acceptable<sup>12</sup>.

Les émissions supplémentaires de gaz à effet de serre et de polluants « générées par le projet » sont quantifiées<sup>13</sup>, au moyen d'un logiciel reconnu. Le dossier expose que le projet induira une émission de 3 262 t de CO<sub>2</sub> par an.

Les mesures de réduction envisagées consistent à effectuer des envois de commande groupés (plutôt que plusieurs commandes envoyées séparément dans un délai court)<sup>14</sup>, à favoriser les PL au bio éthanol et à promouvoir le covoiturage et les transports en commun<sup>15</sup> auprès des employés. Seules deux lignes « desservent » le site (arrêt à 1,7 km de l'angle nord est du site, desservi 5 fois par sens et par jour par la ligne 26 et 11 fois par la ligne 30).

Les hypothèses retenues pour effectuer ces analyses (GES et polluants de l'air) ne sont cependant ni clairement posées ni étayées : le dossier ne précise pas l'origine puis la destination des marchandises stockées, les types de marchandises ni donc les équipements qui seront installés sur site au sein des cellules, etc. Les évaluations (polluants et gaz à effet de serre) (annexe 11) reposent sur une distance parcourue par les véhicules qui paraît être de 5 km ce qui n'est pas cohérent avec l'objet du projet.

Le dossier mentionne une fois la possibilité d'installation de panneaux photovoltaïque sans plus y faire référence ; le dossier ne comporte pas d'étude d'approvisionnement en énergie ou de comparaison de différentes sources possibles. L'ampleur des surfaces de toiture créées par le projet ainsi que les besoins en énergie du bâtiment (en particulier la production de froid et les installations de sécurité – sprinkler) sont autant d'arguments pour que le maître d'ouvrage décrive précisément la manière dont il va contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux en matière de climat et de ressources énergétiques et à leurs déclinaisons régionales (Sraddet notamment et S3REnR) d'autre part. Un bilan carbone de l'ensemble du projet est à dresser.

**L'Autorité environnementale recommande de :**

- **présenter les mesures prises pour limiter la consommation énergétique du projet ;**
- **préciser et étayer les hypothèses retenues pour évaluer les incidences du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air et de renforcer les mesures prises pour éviter, les réduire et si besoin compenser ces incidences ;**
- **réaliser un bilan carbone de l'ensemble de son projet.**

#### **2.3.4. Effets cumulés**

L'étude d'impact fait état des effets cumulés du projet avec les activités ou projets situés dans un rayon de cinq kilomètres : la carrière et plate-forme de transit Cemex granulats à Étoile-sur-Rhône, et le projet d'entrepôt porté par la SAS PRD (à l'est du chemin des Caires).

---

12 L'Autorité environnementale attire l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que l'Organisation mondiale pour la santé a publié le 22 septembre 2021 une révision de ses lignes directrices pour la qualité de l'air. Cette révision d'un document de 2005 prend en compte les derniers résultats scientifiques sur les effets sanitaires de la pollution de l'air. On note par exemple que la valeur pour les PM<sub>2,5</sub> est divisée par deux et celle pour le dioxyde d'azote par quatre. Pour mémoire, le parlement européen avait demandé un alignement des normes européennes sur les valeurs de l'OMS.

13 P. 147 à 151 de l'étude d'impact et annexe 11.

14 Modèle dit « slow logistique ».

15 Le dossier fait état de 2 lignes : Ligne 26 : Portes-lès-Valence – Livron - Crest, - Ligne 30 : Valence – Montélimar , offrant 11 aller-retour quotidiens.

Le dossier expose que le trafic cumulé maximal des deux projets logistiques (PRD et Skipper) sera de l'ordre de 200 mouvements de PL par jour soit environ 1,6 % du trafic global sur la RN7, et qu'ainsi, l'impact cumulé du projet avec les autres projets de la zone restera très limité.

Toutefois, le département de la Drôme comporte trois zones spécialisées dans la logistique<sup>16</sup>, sur un linéaire d'une centaine de kilomètres, et le parti pris de ne retenir qu'un rayon de cinq kilomètres tend à confirmer la faible prise en compte par le dossier des effets des entrepôts logistiques sur le transport routier et le trafic général sur le secteur, et ses incidences en termes d'émission de GES et de qualité de l'air.

**L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés du projet, en matière de trafic routier, avec les zones dédiées à la logistique les plus proches (de Montélimar à Pierrelatte et sud de Valence).**

#### **2.4. Dispositif de suivi proposé**

Le dossier prévoit la mise en œuvre d'un dispositif de suivi de l'état de l'environnement et des mesures d'évitement mises en place. Le dossier décrit les différents suivis qui couvrent les thématiques traitées, ainsi que leur périodicité et leur financement, à l'exception des mesures relatives à la biodiversité, au trafic induit et au transport de matières dangereuses.

En ce qui concerne les rejets aqueux, le bassin de rétention et le séparateur d'hydrocarbures seront entretenus au moins une fois par an.

En ce qui concerne le bruit et les vibrations, une campagne de mesure des niveaux sonores sera réalisée au début de l'exploitation afin de vérifier la conformité des niveaux sonores en limite de propriété et au niveau des zones à émergence réglementée.

Le dossier ne précise toutefois pas dans quel cadre et à quelle fréquence le maître d'ouvrage analysera l'ensemble des données recueillies et reverra, en cas d'écart par rapport aux résultats attendus, les mesures mises en œuvre, ni comment il en informera le public.

**L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de mettre en place un suivi de l'efficacité des mesures prises pour éviter et réduire les impacts du projet, en particulier relatives à la biodiversité, au bruit, à l'air, au trafic induit et au transport de matières dangereuses, et de décrire précisément le dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et réajuster les mesures d'évitement si nécessaire.**

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

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un document distinct. Il est clair, facilement lisible et correctement illustré. S'il permet une compréhension aisée du projet de la part du public, il est toutefois trop succinct et souffre des mêmes omissions que l'étude d'impact.

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

---

16 Voir <https://www.drome.cci.fr/sites/g/files/mwbcuj971/files/2020-02/Chiffres%20cl%C3%A9s%202020%20de%20la%20Dr%C3%B4me.pdf>

### 3. Étude de dangers

Le dossier ne comporte pas d'étude de dangers, requise par les dispositions de l'article L.181-25 du code de l'environnement, bien que celle-ci soit évoquée plusieurs fois dans l'étude d'impact<sup>17</sup> et ses annexes<sup>18</sup>, et que le projet évoque la mise en place de deux cellules dédiées aux produits dangereux, sans plus de précision.

En l'absence de cette pièce, l'analyse de l'Autorité environnementale (comme l'information du public) n'est pas complète.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec une étude de dangers et de présenter les mesures prises pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.**

---

17 P. 203.

18 P.238, 240, 242, 248 et 276.