

**MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA MRAE**  
**DANS LE CADRE DE L'INSTRUCTION DE LA DEMANDE**  
**D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**  
**AU TITRE DE LA LEGISLATION SUR LES INSTALLATIONS**  
**CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**



**SNC DERVAL**  
**PARC D'ACTIVITÉ DES ESTUAIRES – ESPACE LES ÉCHOS**  
**44590 DERVAL**

*Affaire n°2021/10/060*

Révision	Date	Rédacteur	Validateur
0	18/10/2023	N. MAILLET	M. PENVEN

## PREAMBULE

La société SNC DERVAL a déposé en Préfecture de Loire Atlantique (télédéclaration), un dossier de demande d'autorisation environnementale pour la création d'une plateforme logistique sur la commune de DERVAL.

Conformément à l'article L.122-1<sup>1</sup> du code de l'environnement, le projet de réaménagement du chemin rural 229 et la création d'un giratoire sur l'intersection RD537/chemin rural 229 portés par la communauté de communes Châteaubriant – Derval ont également été étudiés dans le cadre de l'évaluation environnementale.

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays-de-la-Loire a été saisie de la demande d'autorisation d'exploiter une plateforme logistique, installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), sur la commune de Derval.

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent mémoire vise à répondre à l'avis de la MRAe Pays-de-la-Loire, il sera mis à la 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.

---

<sup>1</sup> *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.*



**L'autorité environnementale recommande de :**

- ❖ ***mieux concrétiser la notion de projet global, en évitant de simplement juxtaposer les éléments relatifs aux deux grandes composantes d'aménagement du projet d'une part, et en évaluant le bilan des émissions de gaz à effet de serre en intégrant les transports induits sur la zone de chalandise d'autre part ;***

Réponse SNC DERVAL :

Le projet est porté par deux maîtres d'ouvrage distincts, la SNC DERVAL d'un côté et la communauté de commune Châteaubriant-Derval de l'autre, respectivement responsables de la création d'une plateforme logistique et de la réalisation d'aménagements routiers.

L'étude d'impact a été présentée de manière à permettre d'identifier les impacts de chaque sous composante du projet global comprenant la création d'une plateforme logistique d'une part et des aménagements routiers souhaités par la collectivité d'autre part. Cette présentation permet également d'identifier les mesures d'évitement de réduction et compensation de chaque composante du projet global, tout en permettant bien d'en identifier les maîtres d'ouvrages responsables.

Le niveau d'investigation des chapitres de l'étude d'impact est différent : il est proportionné aux enjeux des aménagements réalisés pour chaque composante du projet.

Concernant l'émission de gaz à effet de serre, la plateforme logistique vise à constituer une offre immobilière à destination des entreprises intéressées, il est donc prématuré d'en évaluer les émissions de gaz à effet de serre, tant qu'aucune entreprise intéressée ne s'est manifestée. Le(s) futurs utilisateurs pourront s'ils le souhaitent évaluer le bilan carbone de leur activité. La réalisation d'un bilan d'émission de gaz à effet de serre n'est de plus obligatoire que pour les entreprises de plus de 500 salariés (articles L.229-25 et R.229-45 à R.229-50-1 du code de l'environnement).

Néanmoins, le retour d'expérience sur d'autres plateformes logistiques développées par la société CASTIGNAC dans le département du Nord permet d'estimer les émissions de CO<sub>2</sub> pour la construction de la plateforme logistique à 310 kg de CO<sub>2</sub> équivalent par mètre carré de surface de plancher, ce qui pour une surface d'environ 66 500<sup>2</sup> permet d'estimer les émissions à 20 615 tonnes de CO<sub>2</sub> équivalent.

A noter que le volet air de l'étude d'impact et notamment le tableau 41 présente les émissions globales issues du trafic routier (véhicules légers et poids lourds) sur une zone d'1 km autour des futures installations.

- ❖ ***retracer les décisions liées à la ZAC pré-existante et de justifier de la bonne articulation du présent projet avec les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) des effets dommageables sur l'environnement, définies dans le cadre de la ZAC ;***

Réponse SNC DERVAL :

Les informations retraçant les décisions liées à la ZAC pré-existante dite des Echos sont reprises au chapitre 1.2.1 de la partie C de l'étude d'impact et rappelées ci-dessous.

En 2012, la communauté de communes dépose un dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ainsi qu'une étude d'impact pour la création de la ZAC. L'ensemble de la procédure est sanctionné le 5 août 2013 par un arrêté préfectoral pris par le préfet de département.

Concernant la faune, les mesures conservatoires au niveau de la ZAC des Echos prévoient :

- ❖ la conservation de la zone humide (environ 2 ha) présente au pied du versant au lieu-dit le Pas d'Ouchein en bordure du ruisseau du Pas d'Hin, épargnée par le projet ;
- ❖ la préservation de la mare présente au sud-ouest le long de la voie communale, également épargnée par le projet.



Des mesures compensatoires sont également prévues :

- ❖ Des plantations sur les espaces collectifs ainsi que l'aménagement d'espaces verts au niveau des ouvrages de gestion des eaux (noues, bassins), qui constituent autant de refuges pour la faune locale ;
- ❖ Dans l'emprise de la bande de recul de 5 m sur le pourtour du périmètre des Echos, des plantations de type bocager viennent compléter les arbres et les haies existantes afin de créer une zone tampon vis-à-vis des habitations riveraines, créant ainsi un écran paysager.

Sur ce point, le projet d'intégration paysagère prévu par la SNC DERVAL sur le pourtour du site logistique prévoit la plantation de haies et bosquets, il est également prévu l'engazonnement du bassin de tamponnement des eaux pluviales et la plantation d'espèces phytoépurations. Le projet est donc en accord avec les mesures ERC identifiées en 2012.

- ❖ ***Compléter l'étude d'impact par l'analyse des incidences en cas de pluies supérieures à la pluie trentennale, par la présentation du devenir des 50 000 m<sup>3</sup> de déblais excédentaires et l'évaluation des incidences des dépôts correspondants,***

Pour simplifier les calculs, considérons que l'ensemble des 2 bassins représentent une seule unité hydraulique.

En l'état, hors gestion d'un événement accidentel tel qu'un incendie, nous avons une capacité de stockage dans les bassins de 4 814 et 2 341 m<sup>3</sup>, soit un total de 7 155 m<sup>3</sup>.

Dans le cas de la pluie trentennale, le volume nécessaire à stocker est de 6 535 m<sup>3</sup>, nous avons donc une certaine réserve de capacité.

#### **Pluie d'occurrence 50 ans :**

Le volume à stocker pour la pluie 50 ans est de 6 858 m<sup>3</sup>, les bassins peuvent alors encaisser ce volume supplémentaire.

#### **Pluie d'occurrence 100 ans :**

Le volume à stocker pour la pluie centennale est de 7 266 m<sup>3</sup>. La capacité des deux bassins est quant à elle de 7 155 m<sup>3</sup>. L'excédent représente environ 111 m<sup>3</sup> et le point de débordement se trouve au niveau du point de rejet des eaux pluviales.

Afin de définir plus précisément l'impact, le volume maximal stocké dans le bassin se situe à environ 7h de l'épisode.

Dans le cas de l'occurrence 100ans, nous avons donc un surplus de 111 m<sup>3</sup> sur une période de 7h, soit 16 m<sup>3</sup>/h, ou 4,5 l/s supplémentaire au débit de fuite initial de 42,77l/s. Sans compter le volume disponible dans les réseaux.

L'intensité de la pluie n'est pas linéaire mais permet d'avoir une approche du débit engendré.

L'impact reste donc relativement limité même pour des occurrences supérieures à celle envisagée :

- ❖ L'occurrence 50ans est gérée sans incidence extérieure
- ❖ L'occurrence 100ans engendre un débordement que l'on peut qualifier de limité.

Concernant la gestion des déblais et remblais, l'ensemble des déblais seront gérés à la parcelle pour la rehausse de la plateforme logistique. En phase d'exécution, l'exploitant diligentera une étude de sol plus poussée afin d'étudier des techniques routières de stabilisation des sols alternatives. Les déblais excédentaires pourront être stockés dans les espaces verts essentiellement situés au nord-est, à la



condition qu'ils ne nuisent pas à la qualité de l'intégration paysagère envisagée, ni à la conservation des arbres existants, dans le cas contraire ils seront évacués.

❖ ***Compléter l'étude d'impact par une démonstration plus aboutie de l'impact paysager du projet par rapport aux habitations les plus proches et la RN 137,***

Les insertions paysagères ci-après présentent l'impact paysager du site sans l'écran offert par les arbres à feuilles caduques.

A noter que l'exploitant a prévu la conservation des grands arbres existants renforcés par la plantation de bosquets par endroit et la plantation de haies sur la périphérie du projet.





Insertion paysagère depuis les habitations proches

A noter que l'exploitant ne disposant de photographie en période hivernale, les arbres existants ont été masqués.





Insertion paysagère depuis la RN137



❖ **Compléter l'étude d'impact en complétant l'évaluation du coût des mesures ERC et les mesures de suivi projetées ;**

Réponse SNC DERVAL :

Le coût des mesures initiales pour la mise en service de la plateforme logistique a été estimé au chapitre 16 de l'étude d'impact, pour un montant total de 1 350 000 €.

Concernant, la protection de la faune identifiée, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation suivantes ont été prévues pour le projet :

- ❖ R1 : mise en place de dispositifs de limitation des risques de pollution des eaux durant les travaux : Budget inclus dans le montant total des travaux ;
- ❖ R2 : adaptation du planning des travaux au rythme biologique des espèces animales : Budget inclus dans le montant total des travaux ;
- ❖ R3 : mise en défends de la zone chantier et des habitats sensibles : budget d'environ 26 000 € HT
- ❖ R4 : Renforcement de la trame verte et création d'habitats favorables aux chiroptères : inclus dans le montant des travaux
- ❖ A1 : Suivi du chantier par un écologue : 8 000 € HT
- ❖ R5 : Dispositifs pour assurer le déplacement des amphibiens entre site d'hibernation et site de reproduction : 13 400 € HT

Le coût des mesures ERC du projet est estimé à :

- ❖ 34 000 € HT en phase de travaux
- ❖ 13 400 € HT en phase d'exploitation

❖ **Justifier l'absence de mise en œuvre des obligations du code de la construction et de l'habitation visant à limiter l'impact climatique des projets concernant la végétalisation des toitures et le cas échéant de faire évoluer le projet dans cet objectif**

Réponse SNC DERVAL :

L'exploitant nécessite le stockage d'alcools de bouche dans l'entrepôt, ces produits, considérés comme présentant des risques permettent à l'exploitant de ne pas installer de panneaux photovoltaïques.

La toiture de l'entrepôt et des locaux techniques devant être conformes aux arrêtés ministériels encadrant ces différentes activités, la SNC DERVAL végétalisera la toiture des plots de bureaux.

❖ **Optimiser la consommation d'espaces liée à la réalisation des places de stationnement.**

Réponse SNC DERVAL :

La commune est peu desservie par les transports en commun et des places de stationnement pour les vélos sont prévues au projet. Le projet nécessite donc la réalisation de parkings pour permettre aux futurs salariés de se rendre sur leur lieu de travail.

En outre, le PLU impose de prévoir un nombre de places de stationnement adapté au projet.

L'arrêté ministériel du 11 avril 2017 impose la collecte des eaux de ruissèlement susceptibles d'être polluées ainsi que leur traitement par un séparateur à hydrocarbures obligeant le porteur de projet à revêtir les parkings d'une couche d'étanchéité.

Enfin, la réalisation de parkings souterrain ou de parkings silo représentent des coûts disproportionnés pour le projet, objet du présent dossier.

L'exploitant encouragera les salariés au covoiturage et à l'utilisation des modes de transport doux, il dédiera les places les plus proches des accès au personnel pratiquant le covoiturage.

