

## ENQUETE PUBLIQUE



## RAPPORT D'ENQUETE

**Construction et exploitation d'une plateforme logistique envisagées par  
la société SNC DERVAL sur la commune de DERVAL (44 051)**

**Dates de l'enquête publique :  
du lundi 6 novembre 2023 à 9h00  
au vendredi 8 décembre 2023 à 16h30**

## TABLE DES MATIERES

<b>1. GENERALITES</b>	Page 6
1.1 PREAMBULE	Page 6
1.2 PRESENTATION DU PORTEUR DE PROJET	Page 6
1.3 CADRE JURIDIQUE	Page 7
1.3.1 Références juridiques	Page 7
1.3.2 Champs d'application	Page 8
<b>2. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET</b>	Page 9
2.1 PRESENTATION DU PROJET GLOBAL	Page 9
2.1.1 Intérêt et localisation du projet	
2.1.2 Deux composantes indissociables	
2.2 PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET PORTE PAR SNC DERVAL	Page 10
2.2.1 Etendue et constitution de la plateforme logistique	
2.2.2 Activités et fonctionnement envisagés	Page 11
2.3 PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET PORTE PAR LA COMMUNAUTE DE COMMUNES CHATEAUBRIANT-DERVAL	Page 12
2.4 LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET GLOBAL	Page 13
2.5 EVOLUTION DU SITE AVEC OU SANS LE PROJET SNC DERVAL	Page 13
<b>3. ETUDE D'IMPACT</b>	
3.1 LES OBJECTIFS DE L'ETUDE D'IMPACT	Page 13
3.2 LA STRUCTURATION DE L'ETUDE D'IMPACT	Page 14
3.3 IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	Page 14
3.3.1 Zone d'étude	
3.3.2 Environnement humain	Page 15
3.3.3 Environnement économique	
3.3.4 Environnement agricole et industriel	
3.3.5 LES RICHESSES NATURELES EXISTANTES ET MESURES DE PROTECTION PREVUES	
3.3.5.1 ESPACES NATURELS : ETAT INITIAL	Page 16
3.3.5.1.1 Périmètre d'inventaire	
3.3.5.1.2 Zones humides	
3.3.5.1.3 Trame verte et bleue	Page 17
3.3.5.1.4 Inventaires faune-flore	
3.3.5.2 ESPACES NATURELS : ANALYSE DES EFFETS, IMPACTS ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT OU DE COMPENSATION	Page 18
3.3.5.3 PAYSAGE : ETAT INITIAL	Page 20
3.3.5.3.1 Contexte paysager	
3.3.5.3.2 Topographie	
3.3.5.3.3 Environnement immédiat du site	
3.3.5.4 PAYSAGE : ANALYSE DES EFFETS, IMPACTS ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT OU DE COMPENSATION	Page 21

3.3.5.4.1	Projet SNC DERVAL	Page 22
3.3.5.4.2	Projet de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL	
3.3.5.5	PATRIMOINE CULTUREL	Page 22
3.3.5.6	EVOLUTION PAR RAPPORT A L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	Page 22
3.4	IMPACT SUR LES SOLS ET LES SOUS-SOLS	Page 22
3.4.1	Contexte géologique	
3.4.2	Etat de pollution du sol	
3.4.3	Risques de mouvements de terrain	Page 23
3.4.4	Analyse des effets et mesures adoptées	
3.5	IMPACT SUR LES EAUX SOUTERRAINES ET DE SURFACE	Page 23
3.5.1	ANALYSE DE L'ETAT INITIAL	
3.5.1.1	Recensement des eaux souterraines	
3.5.1.2	Recensement des eaux de surface	
3.5.2	CARACTERISTIQUES DES REJETS	Page 24
3.5.2.1	Alimentation et consommation en eau	
3.5.2.2	Eaux pluviales	
3.5.3	IMPACTS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS ET MESURES	Page 25
3.5.4	CONFORMITE AUX PLANS, SCHEMAS, PROGRAMMES	Page 26
3.6	IMPACT SUR L'AIR ET LES ODEURS	Page 26
3.6.1	QUALITE ATMOSPHERIQUE DE LA ZONE D'ETUDE	
3.6.2	CARACTERISTIQUES DES REJETS ATMOSPHERIQUES, IMPACTS ET MESURES	Page 27
3.6.2.1	Activité logistique	
3.6.2.2	Gaz d'échappement des véhicules	
3.6.2.3	Installation de combustion	Page 28
3.6.2.4	Surveillance des rejets atmosphériques	
3.7	IMPACT CLIMAT ET ENERGIE	Page 28
3.7.1	ETAT INITIAL	
3.7.1.1	Données météo	
3.7.1.2	Données liées au réchauffement climatique	
3.7.1.2.1	Données générales et contexte règlementaire	
3.7.1.2.2	Contexte local	
3.7.1.2.3	Recensement des émissions liées au site et mesures associées	
3.7.1.2.4	Utilisation rationnelle de l'énergie	
3.7.2	VULNERABILITE DU PROJET PAR RAPPORT AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	Page 29
3.7.2.1	Le changement à l'échelle mondiale, européenne, locale	
3.7.2.2	Vulnérabilité du site	Page 30
3.7.3	CONFORMITE DU PROJET AUX PLANS, SCHEMAS, PROGRAMMES	
3.8	IMPACT BRUIT ET VIBRATIONS	Page 30
3.8.1	ANALYSE DE L'ETAT INITIAL	Page 31
3.8.1.1	Sensibilité de l'environnement	

3.8.1.2 Recensement des nuisances sonores existantes	
3.8.2 EVALUATION DE L'IMPACT EN LIMITES DE PROPRIETE	Page 31
3.8.2.1 La modélisation	
3.8.2.2 Mesures prévues pour prévenir les nuisances sonores	Page 32
3.8.3 EVOLUTION PROBABLE PAR RAPPORT A L'ETAT INITIAL	
<b>3.9 IMPACT SUR LES DECHETS</b>	Page 32
<b>3.10 IMPACT SUR LES TRANSPORTS ET APPROVISIONNEMENTS</b>	Page 32
3.10.1 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL	
3.10.1.1 Caractéristiques locales de la mobilité	
3.10.1.2 Réseau routier au niveau de la zone d'étude	
3.10.1.3 Réseau ferré	Page 33
3.10.1.4 Mobilités douces	
3.10.1.5 Transports collectifs	
3.10.2 TRAFIC GENERE PAR L'ACTIVITE, IMPACT ET MESURES PREVUES	Page 34
3.10.2.1 Estimation du trafic lié au projet	
3.10.2.2 Impact du trafic et mesures prévues	
3.10.2.2.1 Analyse du fonctionnement et préconisations	
3.10.2.2.2 Réaménagement de l'accès au site	
3.10.3 EVOLUTION PROBABLE PAR RAPPORT A L'ETAT INITIAL	Page 35
<b>3.11 EMISSIONS LUMINEUSES</b>	Page 35
3.11.1 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL	
3.11.2 SOURCES LUMINEUSES, IMPACT ET MESURES PREVUES	
<b>3.12 RISQUES ACCIDENTELS OU CATASTROPHES NATURELLES</b>	Page 35
3.12.1 RISQUES PRESENTS SUR LA ZONE D'ETUDE ET VULNERABILITE DU PROJET	
3.12.2 INCIDENCES NEGATIVES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT	Page 36
<b>3.13 EFFETS CUMULES</b>	Page 36
<b>3.14 REMISE EN ETAT DU SITE</b>	Page 36
<b>3.15 PHASE TRAVAUX</b>	Page 37
<b>3.16 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ENVISAGEES</b>	Page 39
3.16.1 POUR LE PROJET SNC DERVAL	
3.16.2 POUR LE PROJET PORTE PAR LA COMMUNAUTE DE COMMUNES	Page 40
<b>3.17 SYNTHESE DE L'ETUDE D'IMPACT ET DES MESURES ERC PROPOSEES</b>	Page 40
3.17.1 SYNTHESE DES MESURES ERC PROPOSEES	
3.17.2 COUT DES MESURES ASSOCIEES	Page 45
<b>4. EVALUATION DES RISQUES SANITAIRES</b>	Page 45
<b>5. ETUDES DES DANGERS</b>	Page 47

5.1 ORGANISATION DE LA SECURITE	
5.2 MOYENS DE SECOURS ET D'INTERVENTION	Page 48
5.3 MESURES DE PROTECTION CONCERNANT LES RISQUES DE POLLUTION DU MILIEU NATUREL	
5.4 IDENTIFICATION ET CARACTERISTIQUES DES POTENTIELS DE DANGERS	Page 49
5.5 REDUCTION DES POTENTIELS DE DANGERS	Page 51
5.6 RETOURS D'EXPERIENCE DISPONIBLES	
5.7 EVALUATION DES RISQUES ET DE LEURS EFFETS	
5.7.1. Seuils de gravite pour les flux thermiques	Page 52
5.7.2 Synthèse des accidents majeurs	
5.7.3 Principales mesures de maitrise des risques et moyens d'intervention	Page 53
5.8 INVESTISSEMENTS POUR LA SECURITE	Page 53
<b>6. LISTE DES INTERVENANTS SUR LE PROJET</b>	Page 54
<b>7. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES</b>	Page 55
7.1 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET MEMOIRE EN REPONSE DU PETITIONNAIRE	
7.2 AVIS DES PPA : DREAL ; DDTM ; SDIS ; ARS	Page 56
7.3 AVIS DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET	
<b>8. ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE</b>	Page 57
8.1 DESIGNATION DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE	
8.2 PREPARATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE	
8.3 COMPOSITION DU DOSSIER MIS A DISPOSITION DU PUBLIC	
<b>9. MODALITES ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE</b>	Page 58
9.1 INFORMATION DU PUBLIC SUR L'OUVERTURE DE L'ENQUETE	
9.2 VERIFICATION DE L'AFFICHAGE	
9.3 PERMANENCES – OUVERTURE ET CLOTURE DE L'ENQUETE	
9.4 CLIMAT DE L'ENQUETE	
<b>10. PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS DU PUBLIC</b>	Page 59
10.1 SYNTHESE COMPTABLE DES CONTRIBUTIONS	Page 59
10.2 DETAIL DES THEMES DES INTERVENTIONS DU PUBLIC	Page 61
10.3 MEMOIRES EN REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE	Page 62
10.4 ANALYSE PAR THEME DES OBSERVATIONS FORMULEES	Page 62
10.5 QUESTIONNEMENTS DE LA COMMISSAIRE-ENQUETRICE ET REPONSES	Page 68
<b>11. BILAN DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b>	Page 72
<b>12. SUITE A DONNER AU RAPPORT</b>	Page 72
<b>DOCUMENTS ANNEXES AU RAPPORT</b>	Page 72

## 1. GENERALITES

### 1.1 PREAMBULE

Je soussignée Marie-Eve THEVENIN,

Désignée commissaire-enquêtrice par décision du tribunal administratif de Nantes n° E23000179/44 du 05 octobre 2023, en vue de procéder à une enquête publique concernant la demande d'autorisation environnementale déposée par la société SNC DERVAL domiciliée à PARIS.

Déclare avoir accepté cette mission, sachant :

- que les activités que j'ai exercées au titre de mes fonctions précédentes et en cours ne sont pas incompatibles avec la conduite de cette enquête publique ;
- ne pas avoir d'intérêt personnel susceptible de remettre mon impartialité en cause dans le cadre de cette enquête publique.

De l'ensemble des éléments recueillis, j'ai établi le présent rapport, premier document qui dresse le procès-verbal de l'organisation et du déroulement de l'enquête citée en référence.

Les conclusions et avis sur le projet de construction et d'exploitation d'une plateforme logistique constituent une seconde partie indissociable de l'enquête publique citée.

Les textes, cartes et schémas insérés dans ce rapport sont extraits du dossier de présentation mis à disposition du public pendant l'enquête et/ou fournis de manière complémentaire à ma demande.

### 1.2 PRESENTATION DU PORTEUR DU PROJET

#### L'IDENTITE DU DEMANDEUR

Société	SNC DERVAL
Forme juridique	Société en nom collectif
Capital social	801 000 €
Siège social	8 rue Lincoln 75008 PARIS FRANCE
N° Siret	908 169 790 00015
N° RCS	Paris B 908 169 790
Code APE	68.20B Location de terrains et d'autres biens immobiliers
Adresse postale du site	Parc d'activité des estuaires – Espace les Echos 44590 DERVAL FRANCE
Coordonnées Lambert 93 (centre du projet)	X : 349 787 m Y : 6 738 839 m
Signataire de la demande	David TAÏEB
Qualité du signataire	Gérant

La SNC DERVAL a été créée afin de porter le présent projet. Cette entreprise est détenue par le fonds d'investissement Brookfield à 51 % et le groupe Taieb Holdco Henri 4 à 49 %.

Brookfield est l'un des principaux administrateurs mondiaux d'actifs alternatifs, avec environ 725 milliards de dollars d'actifs sous gestion dans les secteurs de l'immobilier, des infrastructures, de l'énergie renouvelable, du capital-investissement et du crédit. La priorité de Brookfield est de générer des rendements attrayants.

Le groupe Taieb Holdco Henri 4 est issu d'un groupe d'investisseurs privés acteurs du monde de l'immobilier en France. Adossé à un actionariat familial, il intervient sur tous types de développements

immobiliers, tant commerciaux que résidentiels. A ce jour, la gestion de surfaces d'entrepôts représente approximativement 1 200 000 m<sup>2</sup> sur l'ensemble de la France.

### Le montage du projet

L'ensemble de la gestion et du montage du projet a été confié à la Sté CASTIGNAC INVESTMENT MANAGER & OPERATIVE PARTNER basée à PARIS, intervenant essentiellement sur les marchés de logistique Europe. Créée en 2020, CASTIGNAC gère à ce jour un portefeuille d'actifs immobiliers valorisé à environ 1 milliard d'euros pour le compte de ses principaux clients investisseurs : Brookfield & BT IMMO. Le groupe est spécialisé dans la recherche et l'exécution d'opportunités d'investissement à forte valeur ajoutée.

### Les capacités financières du pétitionnaire et la constitution de garanties financières

La société SNC DERVAL est une société en nom collectif détenue par deux acteurs majeurs de l'immobilier industriel, et bénéficie ainsi de l'assise financière de ces derniers.

La justification de l'accord des emprunts nécessaires à constituer les capacités financières que le pétitionnaire entend mettre en oeuvre afin de lui permettre de conduire son projet, sera apportée par le pétitionnaire au plus tard à la mise en service de l'installation, conformément à la réglementation.

L'arrêté ministériel du 31 mai 2012 modifié fixe la liste des ICPE soumises à l'obligation de constitution de garanties financières Le projet SNC DERVAL n'est pas concerné

## **1.3 CADRE JURIDIQUE**

### **1.3.1 Références juridiques**

*Les installations classées pour la protection de l'environnement (I.C.P.E.) sont définies par le code de l'environnement comme étant : « ...des usines, ateliers, dépôts, chantiers, et, d'une manière générale les installations exploitées par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui **peuvent présenter des dangers** ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique. »*

*Par ailleurs, pour assurer une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, telle que prévue à l'article L. 211-1 du code de l'environnement, le législateur a soumis les **installations, ouvrages, travaux ou activités (IOTA)** à autorisation ou déclaration environnementale (Art. L.214-3) en fonction des dangers qu'ils représentent pour la santé et la sécurité publique, le libre écoulement des eaux, la ressource en eaux, l'accroissement du risque d'inondation, l'atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique.*

Le projet entre dans le cadre :

- de l'autorisation ICPE, au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) – article L.181-1-2° du Code de l'environnement ;
- de déclaration ICPE et de déclaration IOTA.

Au regard de la faible quantité d'alcools de bouche présente, le site n'est pas classé SEVESO ; il ne relève pas non plus d'un classement IED (directive relative aux émissions industrielles).

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique pour la catégorie 39-a « Travaux, constructions et opérations d'aménagement» en application de l'article R122-2 du code de

l'environnement. Une étude d'impact a donc été établie.

Le projet est également soumis à permis de construire. Ce permis a été délivré dès le 9 novembre 2022 mais ne deviendra exécutoire qu'à l'obtention de l'arrêté préfectoral statuant sur l'autorisation de construction et l'exploitation de l'entrepôt logistique.

L'étude d'impact inclut les projets de réaménagements routiers (recalibrage de la voie communale n°229 et création d'un giratoire au niveau de l'intersection de cette voie avec la RD 537), sans lesquels l'exploitation de la plate-forme logistique ne serait pas possible. Ces aménagements sont portés par la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL. Ils ne font pas l'objet de la présente demande d'autorisation environnementale ; en revanche une demande d'autorisation au titre des IOTA sera prochainement déposée.

### **Les principaux textes et références juridiques qui régissent cette enquête sont les suivants :**

- Textes de base applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

#### Principaux textes de portée générale

- *Code de l'Environnement*

Partie législative (Livre I) – Titre I et III - Participation du public – Articles L 121- 15-1 et suivants (concertation préalable) et articles L 123-1 et suivants (enquête publique) ;

Partie législative (Livre I) – Titre II Evaluation environnementale – Articles L 122-1 et suivants ;

Partie législative (Livre I) – Titre VIII Autorisation environnementale – Articles L 181-1 et suivants ;

Partie législative - (Livre II) – Titre 1er – Eaux et milieux aquatiques, notamment les articles L.211-1 et suivants, L.212-1 a L.212-11, L.214-8, L.214-1 et suivants ;

Partie législative - (Livre V) – Prévention des pollutions des risques et des nuisances, notamment son titre Ier ICPE , son titre IV Déchets, son titre V Dispositions particulières à certains ouvrages ou installations, son titre VII prévention des nuisances sonores, son titre VIII Prévention des nuisances visuelles et lumineuses.

- *Code de l'Urbanisme* : Titres II et III du livre IV relatifs aux dispositions communes aux diverses autorisations et aux déclarations préalables et relatifs aux dispositions propres aux constructions, notamment l'article L 425-14 qui stipule que le permis de construire ne peut être mis en oeuvre avant la délivrance de l'autorisation environnementale.

- *Code rural* : Décret d'application n° 2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation fixant les modalités d'application de la loi d'avenir agricole du 13 octobre 2014.

S'appliquent également :

- le PLU de la commune de Derval approuvé le 3 juin 2022 ;
- l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du code de l'environnement ;
- la compatibilité avec différents plans, programmes et schémas.

### **1.3.2 Champs d'application**

Au regard de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement définie à l'annexe de l'article R.511-9 du code de l'Environnement, le site sera soumis à terme à :

- Autorisation au titre de la rubrique :

**1510-1** Stockages de matières combustibles > 500 tonnes

- Déclaration au titre des rubriques :

**2910-A** Combustion – P = 3 MW

**2925-1** Ateliers de charge d'accumulateur – P = 600 kW

**4755-2b** Alcools de bouche – V = 495 m<sup>3</sup>

S'agissant de la loi sur l'Eau et compte tenu des modes de rejet des eaux pluviales, le projet porté par la société SNC DERVAL relèvera du régime de la déclaration au titre des rubriques suivantes :

**2.1.5.0** Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou infiltration des eaux pluviales :

S = 14,26 ha (surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet).

## 2. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

### 2.1 PRESENTATION DU PROJET GLOBAL

#### 2.1.1 Intérêt et localisation du projet

Le marché de la logistique connaît un fort attrait depuis quelques années. Ce marché représente en France 10% du PIB national, 200 milliards d'euros de chiffre d'affaires, et 1,8 millions d'emplois (source : ministère de la transition écologique et solidaire).

Non loin du marché logistique nantais aujourd'hui proche de la saturation, le département de Loire-Atlantique et, spécifiquement la commune de DERVAL, représentent pour le pétitionnaire une zone à fort potentiel, avec son réseau routier permettant de desservir les agglomérations de VANNES, RENNES, NANTES et ANGERS en moins de 2 heures.

La société SNC DERVAL souhaite construire un entrepôt logistique qui sera proposé en location au sein du parc d'activité des Estuaires, espace les Echos, sur la commune de DERVAL. Ce projet prend place au sein d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) de 79 ha. Les terrains appartiennent à la communauté de communes de CHATEAUBRIANT-DERVAL.

La ZAC a fait l'objet d'une autorisation par arrêté préfectoral le 5 août 2013, au titre d'une étude d'impact et au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

Son évolution en zone d'urbanisation à vocation économique (AUe) dans le PLU de Derval a été approuvée le 3 juin 2022.

#### 2.1.2 Deux composantes indissociables

Le projet est porté par deux maîtres d'ouvrage distincts, la SNC DERVAL d'une part et la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL (Com Com) de l'autre, respectivement responsables de la création d'une plateforme logistique et de la réalisation d'aménagements routiers.

La présentation de l'étude permet d'identifier les impacts de chaque composante du projet global ainsi que les mesures d'évitement-réduction-compensation prévues par chacun des maîtres d'ouvrages.

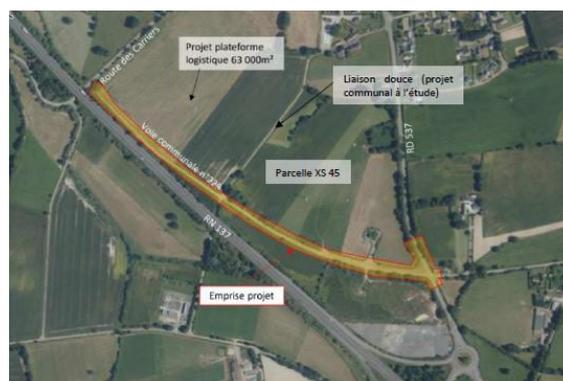
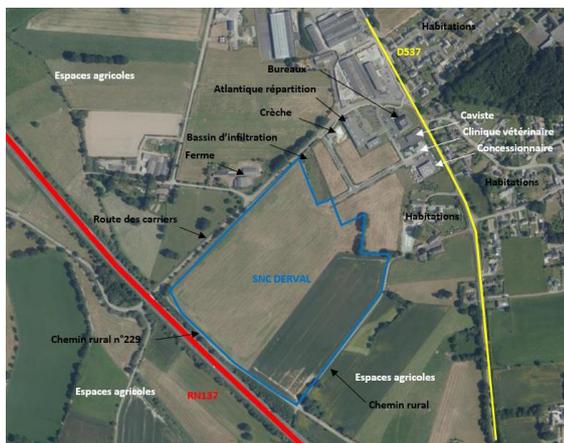
S'agissant de la communauté de communes de CHATEAUBRIANT-DERVAL

Le Parc d'Activités des Estuaires regroupe deux espaces économiques l'Espace des Echos et l'Espace du Mortier séparés par la RN 137 et son échangeur.

Les deux parcs accueillent des entreprises générant la circulation de véhicules légers et poids lourds.

Dans un objectif de développement de l'Espace des Echos, le PLU de Derval approuvé en 2022 a précisé la nécessité d'aménagements routiers à adapter aux gabarits des véhicules. De plus, afin de mieux connecter les deux espaces dont l'un offre des services dédiés aux poids lourds (restauration, entretien, parking, carburants), il convient d'apporter un traitement routier spécifique à l'Espace des Echos.

Les périmètres des deux composantes du projet sont visibles dans les vues ci-dessous. Celui porté par la communauté de communes est surligné en jaune.



## 2.2 PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET SNC DERVAL

### 2.2.1 Etendue et constitution de la plateforme logistique

L'entrepôt sera implanté sur une parcelle de 14,26 ha (identifiée XS 139 au cadastre de la commune de DERVAL) ; les bâtiments quant à eux représenteront 6,65 ha.

Les bâtiments occuperont 66 179 m<sup>2</sup> et les surfaces imperméabilisées (toitures + voiries + parkings) correspondront à 103 856 m<sup>2</sup>.

Les caractéristiques de l'entrepôt, constitué de 6 cellules de stockage, sont les suivantes :

	Bâtiment			Dénomination	Cellules		
	Dimensions	Hauteur au faitage	Hauteur sous ferme		Dimensions	Mode de stockage	Produits stockés
Entrepôt logistique	l <sub>max</sub> : 220,40 m L <sub>max</sub> : 288,40 m S = 63 264 m <sup>2</sup>	13,93 m	12 m	Cellule 1 à 6	l <sub>max</sub> : 96 m L <sub>max</sub> : 110 m S ≈ 10 560 m <sup>2</sup>	Rack Masse	Matières combustibles diverses Alcools de bouche

Le projet de plateforme logistique sera constitué :

- d'un bâtiment unique composé de 6 cellules de stockage d'une surface unitaire de 1,05 ha ; 78 quais de chargement/déchargement permettront d'y accéder ;
- de 2 plots de bureaux (R+1) ;
- de plusieurs locaux techniques (2 locaux de charge d'accumulateurs, une chaufferie, un local électrique (transformateur, TGBT), un local sprinklage avec sa réserve d'eau associée, un local surpresseur dédié au réseau de poteaux incendie et ses réserves d'eau associées ;
- de deux postes de garde ;
- de deux parkings pour véhicules légers totalisant 200 places de stationnement ;

- de trois aires d'attente dédiées aux poids lourds comportant 15 places de stationnement ;
- de bassins de gestion des eaux pluviales et de confinement des eaux en cas d'incendie.

L'entrepôt aura une hauteur à l'acrotère de 14,95 m et une hauteur au faîtage de 13,93 m. Il permettra le stockage de 23 000 palettes par cellule sur environ 12 m de hauteur.

Les installations annexes comportent :

- *une installation de réfrigération*

L'entrepôt projeté sera dédié au stockage de marchandises à température ambiante. A noter toutefois la présence d'équipements de climatisation dans les bureaux et locaux sociaux.

- *une installation de chauffage*

Une chaudière fonctionnant au gaz naturel permettra de maintenir hors gel les cellules de stockage afin de garantir le bon fonctionnement du système d'extinction automatique d'incendie en cas de chute des températures.

- *deux locaux de charge d'accumulateurs*

Les opérations de manutention seront réalisées à l'aide de chariots électriques. Pour les besoins de l'exploitation, le site disposera de deux locaux de charge d'accumulateurs. La puissance totale de courant continu utilisable pour l'opération de charge sera de 600 Kw.

- *un local électrique*

Transformateur et TGBT installés sur le site fourniront le courant nécessaire aux activités (principalement éclairage, charge des batteries, activités administratives...).

- *une installation d'extinction automatique à eau*

L'ensemble de l'entrepôt sera équipé d'une installation d'extinction automatique à eau par sprinklers, conforme aux normes en vigueur et compatible avec les produits stockés.



### **2.2.2 Activités et fonctionnement envisagés**

Les activités envisagées sur le site SNC DERVAL sont les suivantes :

- *réception de marchandises par camion*

Les marchandises seront acheminées sur le site par la voie routière. Le trafic de poids lourds engendré pour l'activité est estimé à 156 camions par jour.

- *stockage des produits en étagères ou vrac à l'intérieur des 6 cellules de stockage*

La gestion du stockage sera informatisée avec possibilité de restreindre le stockage dans certaines cellules ou zones de l'entrepôt (ex : accès aux issues de secours ou moyens d'intervention).

Les marchandises seront stockées soit en racks, soit en masse sur des palettes normalisées (1,2 m x 0,80 m) dans la plupart des cas. La hauteur limite de stockage sera de 12 m.

- *reconditionnement*

Des emballages seront nécessaires pour la préparation des commandes (cartons, étiquettes, film plastique, palettes, bacs plastiques). Les quantités d'emballages présentes dans l'entrepôt seront toutefois négligeables au regard des volumes de marchandises traitées.

- *préparation de commandes*

Les commandes seront gérées informatiquement et préparées par les caristes. Les commandes de détail seront quant à elles préparées séparément par des opérateurs qualifiés.

- *expédition des marchandises par camion*

Une fois les palettes préparées, ces dernières seront placées au sol, face aux quais d'expédition en attente de chargement des poids lourds. L'entrepôt possèdera 2 cours camions pour un total de 78 quais de chargement/déchargement.

- *activités support ou périphériques à l'activité logistique*

telles que le service commercial et la gestion des déchets générés, par exemple.

Les produits stockés seront de différentes natures :

matières combustibles diverses ; bois, papiers, cartons ; polymères, pneumatiques ; produits dangereux (alcools de bouche).

L'établissement prévoit d'employer 200 personnes : 30 salariés administratifs/commerciaux et 170 salariés pour l'exploitation de l'entrepôt.

Le site fonctionnera de 5 h à 22 h du lundi au vendredi. Exceptionnellement, en cas de forte activité, ces horaires pourront être étendus les week-ends.

Le site n'accueillera pas de public.

### **2.3 PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET PORTE PAR LA COMMUNAUTE DE COMMUNES (Com Com) DE CHATEAUBRIANT-DERVAL**

Le projet vise à mettre en cohérence les objectifs de développement économique décidés lors de l'élaboration du plan local d'urbanisme de la commune de DERVAL avec le gabarit des circulations en place.

Le dimensionnement des voies n'étant pas adapté aux circulations liées à l'activité future de l'entrepôt SNC DERVAL, la réalisation de ce dernier implique :

- *une requalification de la voie communale 229 sur une longueur d'environ 900 mètres pour permettre la circulation des poids-lourds.*

La voie passera pour sa partie la plus étroite de 3,55 m de largeur à 6 m, les accotements et fossés adjacents seront remodelés.

Des écluses axiales réduisant la chaussée et imposant une circulation alternée tout en limitant la vitesse (30 km/h au lieu de 50 km/h) seront mises en place au niveau d'un carrefour avec une liaison douce (projet de la commune de Derval à l'étude).

- *la création d'un giratoire à 3 branches pour sécuriser l'intersection de la voie communale et de la RD 537.*

La voirie sera dimensionnée pour supporter un trafic journalier par voie et par sens de circulation de 395 poids-lourds avec un taux de croissance de 1% par an, pour une durée de service de 20 années.

## 2.4. LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET GLOBAL

Au regard des effets attendus du fait de la mise en oeuvre du projet et des sensibilités environnementales du territoire, les principaux enjeux environnementaux portent sur :

- la consommation de sols agricoles et l'altération durable de leurs fonctionnalités ;
- la gestion des eaux pluviales au regard de la superficie des zones imperméabilisées ;
- les milieux naturels résiduels ;
- le cadre de vie (paysage et nuisances) ;
- les risques inhérents à l'activité du site, en particulier les risques d'incendie et de pollution.

### Coût du projet

Le **projet SNC DERVAL**, objet de la demande d'autorisation environnementale, représente un investissement global de 40 millions d'euros.

Ceux dédiés spécifiquement à la protection de l'environnement s'élèvent à 1 350 000 €.

**S'agissant de la Com Com**, le montant des travaux prévus est estimé à 1,5 millions d'euros, l'Etat participant à hauteur de 240 000 € et la Com Com autofinçant le reste.

## 2.5 EVOLUTION DU SITE AVEC ET SANS LE PROJET PRESENTE

### 2.5.1 SANS LE PROJET SNC DERVAL

**En l'absence de mise en oeuvre du projet SNC DERVAL**, le site resterait en terre agricole cultivée.

L'environnement de l'aire d'étude garderait sa fonctionnalité et son aspect actuels.

Ceci étant, la zone a été classée AUE dans le PLU de la commune de DERVAL voté le 3 juin 2022 ; il est donc fort probable que les parcelles soient utilisées à court ou moyen terme par d'autres entreprises.

**S'agissant des aménagements routiers portés par la Com Com, on peut penser qu'ils se réaliseront malgré tout.** Dans un objectif de développement de l'Espace des Echos, le PLU de Derval approuvé en 2022 a précisé la nécessité d'aménagements routiers à adapter aux gabarits des véhicules. En effet, les terrains disponibles classés en AUE seront très certainement commercialisés à court ou moyen terme, générant de fait une circulation accrue que le chemin communal actuel ne pourrait pas supporter.

### 2.5.2 AVEC LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET SNC DERVAL

L'incidence du projet est détaillée dans les différents chapitres de l'étude d'impact, pour chacune de ses deux composantes, construction de la plateforme logistique et aménagements routiers.

## 3. ETUDE D'IMPACT

Deux maîtres d'ouvrage sont concernés :

- la SNC DERVAL pour le développement d'une plateforme logistique, et qui sollicite une autorisation environnementale pour sa réalisation ;
- la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL qui porte le projet de création d'un giratoire sur la RD 537 et le recalibrage de la voie communale n°229.

### 3.1 LES OBJECTIFS DE L'ETUDE D'IMPACT

L'étude d'impact répond à trois objectifs :

- aider le maître d'ouvrage à concevoir un projet respectueux de l'environnement ;
- informer le public et faciliter sa participation à la prise de décision ;
- constituer un support d'aide à la décision pour l'autorité chargée de l'instruction de la demande d'autorisation.

L'étude d'impact analyse les interactions entre l'environnement dans lequel s'implante le projet et le projet lui-même. Sont étudiés les effets directs et indirects, temporaires et permanents. Pour les interactions susceptibles de présenter des nuisances, l'étude expose les mesures prises par l'exploitant pour minimiser celles-ci.

L'étude décrit les effets du projet en fonctionnement normal. Ceux qui sont susceptibles d'être générés en situation accidentelle font l'objet d'une étude des dangers.

### **3.2 LA STRUCTURATION DE L'ETUDE D'IMPACT**

Par souci de clarté, l'étude d'impact est réalisée par thèmes, dans lesquels sont regroupés l'état initial du site, l'évaluation des incidences éventuelles du projet et, si besoin, la présentation des mesures prévues au titre du processus ERCA (Eviter – Réduire – Compenser-Accompagner).

Elle évalue les risques sanitaires et traite également des risques accidentels, de l'impact des travaux à réaliser ainsi que de la remise en état du site.

### **3.3. IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT (URBANISME, POPULATION, RICHESSES NATURELLES, PATRIMOINE CULTUREL)**

#### **3.3.1 ZONE D'ETUDE**

Le plan présenté précédemment situe l'environnement immédiat du site, dans un rayon de 300 m.

Les abords immédiats de la zone d'étude concernant SNC DERVAL sont constitués par :

- au Nord : une ferme habitée et des espaces agricoles ;
- au Nord-est : le bassin d'infiltration du Parc d'activités, une crèche, une clinique vétérinaire et des activités tertiaires ;
- à l'Est : des habitations ;
- au Sud-est : des espaces agricoles ;
- au Sud : le chemin rural n°229, la RN 137, des espaces agricoles et un transformateur électrique ;
- à l'Ouest : la RN 137 et des espaces agricoles.

L'assiette foncière du projet de la SNC DERVAL ne fait pas l'objet de servitudes.

#### Localisation du projet de réaménagement routier

La voie communale 229 se situe au sud de la commune de DERVAL et relie la route des Carriers (à son extrémité ouest) à la route départementale RD 537 (à son extrémité est). D'une longueur d'environ 920 m, elle permettra l'accès au site de la SNC DERVAL et à la parcelle cadastrale voisine XS 45.

Les abords du chemin communal 229 sont :

- au nord, le projet de la SNC DERVAL, ainsi que la parcelle cadastrale XS 45 ;
- au sud, une zone en friche, puis la route nationale 137.

A l'intersection de la route communale et de la RD537 se trouve une habitation isolée.

Dans le cadre du projet de réaménagement de la voie communale et de la création du giratoire, de nombreux réseaux présents sous la voirie et au niveau des fossés/acotements actuels ont été recensés :

- réseaux électriques haute tension souterrains (HTA et HTB) appartenant à ENEDIS ; réseaux gaz souterrains appartenant à GRDF ;
- réseaux de télécommunication souterrains appartenant à Orange ; réseaux électriques aériens appartenant à RTE ;
- réseaux d'alimentation en eau potable appartenant à la SAUR ; réseaux d'eaux usées de STGS ;
- et un réseau d'éclairage appartenant à SYDELA, se trouvant dans l'emprise du futur giratoire.

L'ensemble des servitudes associées ont contraint le maître d'ouvrage à modifier le projet afin d'impacter le moins possible les ouvrages recensés.

### **3.3.2 ENVIRONNEMENT HUMAIN**

Les premières habitations sont localisées sur la commune de DERVAL, en limite Nord du projet à environ 30 m (habitation isolée, La Cornillais), puis à l'Est à environ 85 m (maisons individuelles, La Guimerais) et 200 m (quartier résidentiel Le Foy), puis au Nord à 260 m (maisons individuelles Route de Nantes).

Dans un périmètre plus large, on trouve également des habitations isolées à l'Ouest (à environ 400 m), au Sud-Est (à environ 450 m), ainsi que le quartier résidentiel Le Boschet au Nord (à environ 730 m).

Le premier établissement recevant du public recensé près du site est la crèche Bio and Bilingue située à environ 80 m au nord-est de la limite de propriété. A proximité de cet établissement sont également présents, la société Atlantique répartition, des bureaux (annexe de la communauté de communes Châteaubriant – Derval), une clinique vétérinaire, un concessionnaire Citroën, un caviste.

On recense la présence d'habitations isolées à l'extrémité est de la voie communale 229.

Dans un environnement plus large, les principales zones habitées sont constituées des communes de DERVAL (3 933 habitants ; INSEE 2019) dont le centre-ville se trouve à environ 900 m au nord du site, et de plusieurs autres communes situées entre 4,5 et 7 km du site et accueillant entre 380 et 1 500 habitants (PIERRIC, MOUAIS, LUSANGER, JANS, CONQUEREUIL, MARSAC SUR DON).

### **3.3.3 CONTEXTE ECONOMIQUE**

En 2018, la commune de DERVAL comptait 1 193 emplois (*source : INSEE*) répartis ainsi :

- 566 emplois liés aux activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de service tournées principalement vers les entreprises de cette sphère ;
- 627 emplois liés aux activités mises en œuvre localement.

En 2018, selon l'INSEE, la commune de DERVAL comptait 1 598 actifs, dont 10,4% de chômeurs.

Le projet de plateforme logistique devrait générer 200 emplois directs pour son exploitation ainsi que la création ou pérennisation d'emplois indirects pour les sous-traitants chargés du transport des marchandises.

### **3.3.4 ENVIRONNEMENT AGRICOLE ET INDUSTRIEL**

#### **• ENVIRONNEMENT AGRICOLE**

En 2020, on recensait 59 exploitations sur la commune de DERVAL contre 85 en 2010. La superficie agricole utilisée (SAU) s'élevait à 5 216 ha en 2020 avec une moyenne de 88,4 ha contre 64,5 ha au niveau

national.

Ainsi, au vu de l'orientation agricole de la commune (polyculture et polyélevage), DERVAL compte surtout des exploitations de grande taille.

La commune bénéficie de l'Appellation d'Origine Contrôlée / Protégée (AOC-AOP) « Maine-Anjou » et des Indications Géographiques Protégées (IGP) « Boeuf du Maine », « Cidre de Bretagne ou Cidre breton », « Farine de blé noir de Bretagne – Gwinizh du Breizh », « Val de Loire », « Volailles de Bretagne », « Volailles de Janzé », « Volailles d'Ancenis ».

Deux parcelles agricoles sont recensées au droit du site (blé tendre et fourrage).

Le projet est donc soumis à étude préalable de compensation agricole car :

- il a une emprise définitive sur un foncier affecté à l'activité agricole ;
- il est soumis à étude d'impact systématique ;
- la surface prélevée par le projet (14,26 ha) est supérieure au seuil départemental (2 ha).

#### • ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL

Le voisinage immédiat du projet ne comporte pas d'activités industrielles ; il s'agit essentiellement d'activités de services.

Dans un périmètre plus éloigné, la base de données Géorisques recense plusieurs ICPE soumises à Autorisation ou Enregistrement sur la commune de DERVAL. Il s'agit principalement d'activités agricoles, (installations d'élevages de porcins, bovins et volailles).

### 3.3.5 RICHESSES NATURELLES EXISTANTES ET MESURES DE PROTECTION PREVUES

#### 3.3.5.1 ETAT INITIAL

Les espaces naturels protégés sont des espaces caractérisés par un patrimoine naturel et paysager remarquable, que les pouvoirs publics ont souhaité protéger, dans l'intérêt général, de risques de dégradation ou de destruction, afin d'assurer leur bon état écologique ainsi que leur qualité paysagère.

**3.3.5.1.1 LE PROJET EST SITUE EN DEHORS DE TOUT PERIMETRE DE PROTECTION (PARCS NATIONAUX ; RESERVE NATURELLE ; ...). IL N'EST PAS DIRECTEMENT CONCERNE PAR UN SITE NATURA 2000**, le site le plus proche étant situé à 10 km au sud-ouest du projet (« Forêt du Gâvre ») ;

Les périmètres de ZNIEFF correspondent à des « Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique », les ZICO à des « Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux ». Le projet n'impacte aucune de ces zones.

Aucune évaluation d'incidence n'est donc jointe au dossier.

#### 3.3.5.1.2 CONCERNANT LES ZONES HUMIDES

La commune de DERVAL a recensé les zones humides présentes dans le plan local d'urbanisme ; l'inventaire effectué en 2012 a été complété en 2021. A cette occasion, le terrain d'implantation de la SNC DERVAL a fait l'objet de sondages pédologiques qui démontrent l'absence de zone humide au droit de la parcelle.

Dans le cadre d'une étude menée en parallèle par la communauté de communes, un diagnostic permettant

la délimitation des zones humides a été réalisé.

La méthodologie employée s'est appuyée sur 3 approches décrites dans le dossier : cartographique avec analyse de l'hydrographie, topographie et géologie du secteur d'étude ; botanique avec identification des espèces végétales ou communautés d'espèces végétales (habitats) dans la zone d'étude. Plusieurs inventaires réalisés entre décembre 2022 et mars 2023 ; pédologique avec des sondages du sol à la tarière à main.

Au vu des études menées, 2 zones humides ont été répertoriées :

- le complexe saussaies/jonchaies au sud de la ZAC des Echos (0,92 ha) ;
- la mare au sud du lieu-dit « La Sablière », d'une surface de 0,11 ha.

Ces zones protégées seront évitées dans le cadre du projet porté par la communauté de communes.

### **3.3.5.1.3 TRAME VERTE ET BLEUE ET SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)**

Au vu de la cartographie SRCE des Pays de la Loire établie en novembre 2015, il apparaît que le site n'est pas concerné par un corridor écologique et n'est pas classé non plus comme réservoir de biodiversité.

Dans le cadre des relevés de terrain réalisés au niveau local, aucun corridor écologique ou axe de déplacement majeur n'a été identifié dans le périmètre d'étude.

### **3.3.5.1.4 LES INVENTAIRES FAUNE-FLORE**

Ils ont été réalisés par le bureau d'études SAFOLIA entre mai 2022 et avril 2023, sur un cycle complet.

En conclusion, il n'y a ni habitat d'intérêt Natura 2000 ou patrimonial, ni espèce floristique protégée et/ou patrimoniale. Par ailleurs, aucune espèce floristique invasive avérée n'a été observée.

Les enjeux écologiques identifiés portent sur :

- la mare au centre du site, utilisée pour la reproduction par plusieurs espèces d'amphibiens (Triton crêté, Triton palmé et Grenouille verte) ;
- les haies, fourrés, ronciers, chênaie et terrains en friches qui constituent des habitats favorables à l'accomplissement biologique de plusieurs espèces protégées d'oiseaux (Bouscarle de Cetti, Tarier pâtre, Cisticole des joncs, Hibou moyen-duc) et de reptiles (Lézard des murailles, Lézard à deux raies, Vipère péliade, Couleuvre d'Esculape, Orvet fragile) ;
- certains arbres isolés ou des haies présentant un rôle important dans le cycle biologique du Grand Capricorne et du Lucane Cerf-volant ;
- le ruisseau du Pas d'Hin, qui s'écoule en limite sud-est du site ; ce corridor écologique accueille l'Agrion de Mercure, libellule protégée. Le terrain en friche associé accueille également le Cisticole des Joncs (oiseau protégé) à et l'Azuré du Trèfle (papillon patrimoniale). L'ouvrage sur ce ruisseau au droit de la RD 537 constitue un gîte d'hiver pour 2 espèces de chauve-souris protégées (Oreillard gris et Murin de Natterer) ;
- des arbres d'intérêts paysager et/ou biologique (présence de cavités, fissures, ...).

Le périmètre d'étude, bien qu'en lien avec une route, offre des habitats supports pour une faune protégée et patrimoniale.

Dans le cadre du projet d'élargissement du chemin rural, le bureau d'études SOCOTEC a été missionné afin d'effectuer une étude chiroptérologique sur un cycle complet entre septembre 2022 et mai 2023.

Les inventaires réalisés sur une surface d'environ 40 ha englobaient l'ensemble de la zone d'étude des

Echos ; 8 passages sur le site ont été effectués (4 en période diurne et 4 en période nocturne). Les investigations nocturnes ont permis l'enregistrement des individus sur une durée d'environ 2 heures. En complément, 5 enregistreurs ultrasonores automatiques ont été positionnés sur l'ensemble de l'aire d'étude pour chaque passage naturaliste.

*Six espèces de chiroptères, toutes bénéficiant d'un statut de protection, ont été contactées au sein de l'aire d'étude. Ces espèces utilisent les haies comme zones de chasse. Plusieurs zones potentielles de gîtes ont été recensées (tunnels et busage). Les enjeux écologiques liés aux chiroptères sont ainsi forts au niveau du busage (gîte avéré) et des zones en eau, modérés au niveau des haies et des tunnels (zone de transit, de chasse et de reproduction) et faibles au niveau des parcelles agricoles (zone d'alimentation).*

### **3.3.5.2 ESPACES NATURELS : ANALYSE DES EFFETS, IMPACTS ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT OU DE COMPENSATION**

Compte-tenu des espèces relevées, les mesures d'évitement suivantes seront mises en œuvre :

- conservation de la plupart des arbres situés en périphérie du projet, notamment celui localisé en limite nord du projet et abritant le Grand Capricorne ;
- préservation des habitats favorables aux chiroptères (haies au nord, ruisseau...). La mare et ses abords seront intégralement conservés (habitat représentant des zones de chasse) ;
- les haies présentes sur l'emprise du projet seront majoritairement préservées.  
A noter toutefois la destruction de 20 ml de haies pour la mise en place d'un bassin de rétention.
- création d'un giratoire à 3 branches positionnées de manière à éviter tout impact direct sur la chênaie et la zone de fourrés en limite sud de la voie communale 229. Le projet de giratoire à 4 branches initialement prévu a été abandonné suite à l'étude faune-flore.

En phase travaux et en complément des mesures d'évitement, les mesures de réduction suivantes ont été adoptées par les deux porteurs de projet (Communauté de communes et SNC DERVAL).

- R1 - mise en place de dispositifs de limitation des risques de pollution des eaux superficielles.
- R2 – adaptation du planning des travaux au rythme biologique des espèces animales.
- R3 - mise en défends de la zone de chantier et des habitats sensibles pour éviter l'intrusion d'engins de chantier ou de personnel ou encore le retour de la faune.

#### Les mesures d'accompagnement

- R4 – Renforcement de la trame verte et création d'habitats favorables aux chiroptères.

Pour réduire l'impact de la destruction de 20 mètres linéaires de haies en lien avec l'installation du bassin de rétention de la voie communale 229 requalifiée, une haie champêtre d'environ 165 ml sera plantée sur la zone Ouest de la parcelle au Nord-Est (parcelle sous la gestion de la Communauté de communes de CHATEAUBRIANT – DERVAL). L'objectif est de conforter la trame verte du secteur d'étude et de renforcer les corridors de déplacement pour les chiroptères évoluant dans la zone.

- A1 – Suivi du chantier par un écologue.

L'objectif est de garantir la bonne application des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les espèces protégées.

Compte-tenu des mesures mises en œuvre, les incidences résiduelles des projets sur les oiseaux, les amphibiens, les reptiles, les mammifères et les insectes sont nulles en phase travaux.

Concernant les chiroptères, suite à l'application des mesures d'évitement et de réduction proposées, les

impacts du projet seront très limités sur les enjeux écologiques identifiés dans le secteur d'étude. En particulier, le projet n'aura pas d'impact significatif sur les espèces de chiroptères protégées recensées.

#### **En phase d'exploitation,**

Le projet de requalification de la voie communale n'engendrera pas d'incidences nouvelles autres que celles déjà induites par la route actuelle et liées au trafic, à savoir une altération des continuités écologiques, les risques de collision ou de dérangement lié aux nuisances sonores induites par le trafic.

Le projet reprend intégralement le tracé de la route actuelle. Il va augmenter le trafic routier puisque cette voie desservira à terme des îlots aménagés. *De ce fait les risques de collision et de dérangement seront plus importants mais ne devraient pas être d'un niveau beaucoup plus conséquent.*

#### Concernant les habitats naturels/flore :

Le projet n'est pas de nature à avoir des incidences sur les habitats naturels et/ou la flore.

De plus, le projet porté par la Com Com prévoit la création de zones vertes, notamment sur la partie sud-est et l'extrémité ouest. Ces zones seront plantées, engazonnées et/ou évolueront naturellement.

Le projet porté par la SNC DERVAL prévoit un aménagement paysager important comprenant la plantation d'une haie périphérique (environ 700 m linéaires) ponctuée d'arbres champêtres, la création de bosquets. Ainsi que la plantation de prairies de fauche au pied des arbres et des bosquets.

*Par conséquent, l'incidence du projet sur les habitats naturels et la flore est nulle en phase exploitation.*

#### Concernant les oiseaux :

En phase d'exploitation, le principal impact sur l'avifaune provient du dérangement induit par le trafic ainsi que par les travaux d'entretien.

Les relevés ont montré que plusieurs espèces, même patrimoniales, nichent à proximité immédiate de la voie actuelle, malgré les dérangements liés au trafic. L'augmentation du trafic ne devrait donc pas, à priori, remettre en cause la nidification de ces espèces surtout compte tenu du maintien des habitats favorables (fourrés, ronciers, chênaie, terrains en friche, ...).

*Par conséquent, l'incidence du projet sur les oiseaux est nulle en phase exploitation.*

#### Concernant les amphibiens :

Le principal impact provient des risques de mortalité liés à des écrasements par les véhicules lors des déplacements migratoires.

*L'augmentation du trafic va accentuer ce risque, il est donc nécessaire de mettre en place des mesures d'évitement/réduction*

#### Concernant les reptiles :

Le principal impact provient des risques de mortalité liés à des écrasements par les véhicules lors des déplacements.

Plusieurs espèces de reptiles ont été observées en bordure de la voie actuelle mais toutes en lien avec les éléments de végétation ou lisières enherbées bordant la voie. Ces éléments de végétation (fourrés, ronciers, ...) forment souvent des bandes assez larges (>5 m), constituant une zone tampon avec la voie.

De plus, la majorité des habitats favorables est présente au sud de la voie permettant aux espèces d'y accomplir l'ensemble de leur cycle biologique, leur évitant ainsi de traverser la voie de façon régulière. Par conséquent, le risque de mortalité est très réduit.

*L'incidence du projet sur les reptiles est négligeable en phase exploitation.*

#### Concernant les mammifères :

En phase d'exploitation, ils seront impactés par les risques de collision avec les véhicules.

Le risque, déjà présent actuellement, sera néanmoins réduit sur cette voie secondaire (7m de large) du fait de la limitation de vitesse à 50 km/h, voire 30km/h au niveau de la zone de rétrécissement (au droit de la mare). L'enjeu sur le secteur en termes de collision avec les mammifères réside principalement sur la RN 137.

*Par conséquent, l'incidence du projet sur les mammifères est négligeable en phase exploitation.*

Au vu de ce qui précède, **les mesures de réduction complémentaires suivantes sont envisagées en phase d'exploitation :**

R4 – Adaptation du système d'éclairage afin de réduire l'impact sur les chiroptères au niveau de la voie communale requalifiée ; celle-ci ne sera pas éclairée.

R5 – Dispositifs pour assurer le déplacement des amphibiens entre site d'hibernation et site de reproduction avec mise en place :

- de clôtures anti-amphibiens tout autour du bassin d'infiltration et du bassin de confinement des eaux ;
- de 2 crapauducs sous la route des Carriers permettant le franchissement des amphibiens sous la voie ;
- de 2 passages canadiens au niveau des chemins perpendiculaires à la voie communale 229, visant à guider les amphibiens susceptibles de se déplacer sur ces chemins vers les habitats naturels.

### **3.3.5.3 PAYSAGE : ETAT INITIAL**

#### **3.3.5.3.1 Contexte paysager**

Le territoire de DERVAL inscrit dans l'unité paysagère « Les Vallées des marches de Bretagne » présente une diversité d'ambiances liée à l'alternance des plateaux bocagers semi-ouverts, des vallées amples inondables et des grands ensembles forestiers.

Cette unité paysagère est composée de 3 sous-unités, dont le plateau semi-ouvert de DERVAL :

- Plateau au bocage résiduel très ouvert et au relief faiblement ondulé ;
- grandes cultures alternant avec des pâtures, souvent délimitées par un rideau d'arbres de haut jet ;
- importance visuelle des éléments construits, notamment les éoliennes qui se distinguent en repère sur l'horizon de DERVAL ;
- voie express Nantes-Rennes : rupture physique et visuelle, et pression urbaine induite sur les bourgs à proximité (et notamment le bourg de DERVAL).

#### **3.3.5.3.2 Topographie**

Le site du projet présente une déclivité importante, orientée du nord-est vers le sud-ouest et qui a nécessité de nombreuses adaptations au terrain.

#### **3.3.5.3.3 Environnement immédiat du site**



La vue ci-dessus situe l'environnement immédiat de la parcelle prévue pour le projet SNC DERVAL.

Projet de réaménagement routier

Les abords du chemin communal 229 sont :

- au nord, le projet de la SNC DERVAL, ainsi que la parcelle cadastrale XS 45 ;
- au sud, une zone en friche, puis la RN137.

A l'intersection de la route communale et de la RD537 se trouve une habitation isolée.



**3.3.5.4 PAYSAGE : ANALYSE DES EFFETS, IMPACTS ET MESURES**

- Projet de la SNC DERVAL

Le tableau ci-dessous présente les différents aménagements et surfaces occupées dans le cadre du projet.

Type de surface	Détail	Surfaces de planchers (m <sup>2</sup> )	Surfaces (m <sup>2</sup> )
Toitures	Entrepôt	63 264	66 179
	Locaux techniques	211	
	Bureaux	2 377	
	Poste de garde	98	
Autres surfaces imperméabilisées	Voiries et parking	27 018	37 677
	Zones béton	8 839	
	Cheminement piétons	1 820	
Surface non imperméabilisées	Espaces verts	-	38 820
<b>TOTAL</b>		<b>142 676</b>	

Le bâtiment principal de forme simple rectangulaire sera animé par les plots de bureaux, les locaux de charge et les locaux techniques venant en saillie. Des talus seront créés pour rattraper les niveaux naturels en périphérie du terrain et les différentes voiries nécessaires au fonctionnement du site.

La hauteur à l'acrotère du bâtiment sera de 14,95 m pour une hauteur au faîtage de 13,93 m.

Les façades du bâtiment principal seront traitées simplement. Les bardages gris alu et gris ardoise, sobres et neutres permettront une bonne insertion du bâtiment dans son environnement.

La toiture située au-dessus des plots de bureaux sera végétalisée (*décision prise en octobre 2023 après le dépôt du dossier et consignée dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe*).

En ce qui concerne le traitement paysager, une haie périphérique (environ 700 m linéaires) ceinturera le site et sera ponctuée d'arbres champêtres pour créer de la hauteur et favoriser l'accueil des oiseaux. Les arbres existants situés au nord-ouest et à l'est de la parcelle seront conservés. Un total de 113 essences d'arbres champêtres viendra compléter les espèces en place.

Le bassin de confinement étanche au sud-ouest sera planté sur ses 4 faces d'une haie champêtre afin de filtrer la vue depuis les entrées. Le bassin d'infiltration des eaux pluviales à l'ouest sera engazonné et planté d'essences phyto-épuratrices.

- Projet de requalification de la voie communale 229 et création d'un giratoire (Com Com)

Une fois réaménagé, le projet d'une surface totale de 1,74 ha sera imperméabilisé à hauteur de 59%, contre 63% actuellement.

### 3.3.5.5 PATRIMOINE CULTUREL

<b>Monuments historiques</b>	Aucun monument historique n'est situé à proximité du projet, et le terrain n'est frappé par aucun rayon de protection. Le monument historique le plus proche du projet est le Château Saint-Clair situé à environ 3 km au nord du site.
<b>Patrimoine archéologique</b>	La base de données du ministère de la Culture ne recense aucune zone de présomption de prescription archéologique dans le secteur d'étude.

### 3.3.5.6 EVOLUTION PAR RAPPORT A L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet SNC DERVAL :

- plusieurs mesures d'évitement sont prévues : conservation des arbres existants (et notamment celui abritant le Grand Capricorne) et de la zone où a été observé le lézard des murailles, maintien de la haie à l'ouest de la parcelle ;
- 4 mesures de réduction sont intégrées au projet présenté avec la plantation de haies et de « mini forêts » accueillantes pour la biodiversité.

Projet de la communauté de communes :

- mesure d'évitement : adaptation du giratoire afin de ne pas impacter les zones humides et les espèces protégées situées dans la friche ;
- 5 mesures de réduction sont prévues.

Une mesure d'accompagnement commune aux 2 maîtres d'ouvrage prévoit le suivi du chantier sur le site par un écologue.

## 3. 4 IMPACT SUR LES SOLS ET SOUS-SOLS

### 3.4.1. CONTEXTE GEOLOGIQUE

Dans le cadre de l'implantation, et suite à une étude géotechnique réalisée par l'exploitant, il apparaît que le sous-sol au droit du site est plutôt imperméable.

### 3.4.2. ETAT DE POLLUTION DU SOL

On ne recense aucun site potentiellement pollué à proximité immédiate du projet. Les sites les plus proches se trouvent à environ 1,3 km au nord du site et 1,7 km au sud-est.

Le site ex-Basol le plus proche de la parcelle d'implantation est situé à environ 400 m au nord du site. Il s'agit de la laiterie de DERVAL dont les activités ont cessé en 2009. Une pollution aux hydrocarbures a été identifiée, sans atteindre les eaux souterraines. La remise en état de ce site pour un usage industriel ou commercial a été validée par l'inspection des installations classées en 2012.

### 3.4.3. RISQUE DE MOUVEMENTS DE TERRAIN

Au vu des données figurant dans *Géorisques* :

- l'ensemble de la zone d'étude présente un aléa faible à moyen au gonflement/retrait des argiles. L'étude géotechnique prescrira la réalisation de fondations adaptées à la nature du terrain ;
- aucune cavité souterraine n'est recensée ni au droit du projet de la SNC DERVAL, ni dans le périmètre rapproché du projet.

### 3.4. 4. ANALYSE DES EFFETS ET MESURES ADOPTEES

Pour le projet SNC DERVAL

*Les travaux liés à la mise en place du site* nécessiteront le décapage des terrains ainsi que l'excavation de terre pour la création des bassins (gestion des eaux pluviales / eau incendie).

La construction générera approximativement 180 633 m<sup>3</sup> de déblais et nécessitera 128 939 m<sup>3</sup> de remblais, l'excédent sera entièrement géré à la parcelle pour rehausser l'assise de la plateforme. Des études de sols plus poussées permettant d'optimiser les volumes de déblais seront réalisées en phase d'exécution.

*En phase d'exploitation du site*, les impacts éventuels sur le sol peuvent être liés :

- à un déversement accidentel de produits liquides, susceptible de causer une pollution du sol / sous-sol. Ces éléments sont traités spécifiquement dans l'étude des dangers ;
- au ruissellement des eaux pluviales de voiries/parkings, susceptibles de contenir des traces de pollution type hydrocarbures liées à la circulation des véhicules (ce point sera traité dans la rubrique « eaux »).

Projet de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL

La requalification de la voie communale nécessitera l'évacuation d'environ 5 900 m<sup>3</sup> de déblais contre 1 850 m<sup>3</sup> pour la création du giratoire. Une étude de sol plus poussée, susceptible d'optimiser les volumes déblayés, sera réalisée en phase d'exécution.

## 3.5. IMPACT SUR LES EAUX SOUTERRAINES ET DE SURFACE

### 3.5.1 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

#### 3.5.1.1 RECENSEMENT DES EAUX SOUTERRAINES

Une masse d'eau est recensée au niveau de la zone d'étude ; elle est en bon état quantitatif et chimique (données communiquées par le SDAGE 2022 – 2027 du bassin Loire-Bretagne).

Les essais réalisés ont montré une faible perméabilité du sol. Ainsi, la vulnérabilité de la nappe est considérée moyenne au droit du projet.

La commune de DERVAL est alimentée en eau potable par le captage de Paimbuc à MASSERAC situé à environ 20 km à vol d'oiseau du bourg. L'eau captée est issue de la nappe alluviale de la Vilaine.

Le terrain accueillant le projet n'est pas situé sur une zone de protection de captage en eau potable.

La zone d'étude est localisée en zone non sujette aux remontées de nappes et inondations de cave.

### **3.5.1.2 RECENSEMENT DES EAUX DE SURFACE**

Le site est rattaché à la masse d'eau de surface La Chère et ses affluents, depuis la source jusqu'à sa confluence avec la Vilaine. Cette rivière s'écoule à environ 4 km au nord de l'implantation de la SNC DERVAL, c'est un affluent de la rive droite de la Vilaine. On recense également à une centaine de mètres à l'ouest, le ruisseau du Pas d'Hin qui se jette dans le ruisseau du Pas Guillaume puis la Chère.

La qualité écologique et chimique des eaux de surface est médiocre (cf état écologique 2017 des cours d'eau – données du Bassin Loire Bretagne). Ces eaux sont prélevées pour l'irrigation des cultures.

Le site du projet est localisé en dehors de toute zone inondable par débordement de cours d'eau.

La commune de DERVAL est équipée d'une station d'épuration (STEP DERVAL – BONDAR) mise en service en décembre 2008, qui collectera les eaux usées générées au niveau du site.

Concernant le réseau d'assainissement la commune vient de relancer la réalisation du diagnostic et du schéma d'assainissement. Une première consultation menée en début d'année s'était avérée infructueuse.

## **3.5.2 CARACTERISTIQUES DES REJETS**

### **3.5.2.1. ALIMENTATION ET CONSOMMATION EN EAU SUR LE SITE SNC DERVAL**

Le site SNC DERVAL sera alimenté par le réseau d'adduction d'eau potable de DERVAL.

L'eau sera utilisée pour des usages sanitaires et pour l'alimentation du réseau d'incendie à hauteur de 2 087 m<sup>3</sup>/an. Le dispositif d'alimentation sera muni d'un équipement de déconnexion.

Au vu des activités réalisées (réception, entreposage et expédition de marchandises), le site ne rejettera pas d'eaux industrielles. Il disposera d'un réseau de type séparatif permettant de collecter distinctement les eaux pluviales de toiture et les eaux pluviales de voirie.

Les eaux usées domestiques et les eaux de lavage seront rejetées dans le réseau collectif communal d'assainissement. Elles seront acheminées vers la station d'épuration de DERVAL-BONDAR pour traitement, avant rejet au milieu naturel, à savoir le ruisseau du Pas d'Hin.

Dans un courrier daté du 8 novembre 2022, le Maire de la commune de Derval indique à l'exploitant que la station d'épuration est adaptée au scénario de développement de la commune, pour faire face à l'augmentation de la population et au développement économique. Une convention d'autorisation de rejet tripartite est en cours de préparation avec également le délégataire d'assainissement collectif.

### **3.5.2.2 EAUX PLUVIALES**

#### **3.5.2.2.1. Projet de la SNC DERVAL**

Les eaux pluviales ruisselant sur les différentes installations seront collectées par le réseau d'assainissement du site. Ce dernier permettra la distinction entre les eaux pluviales de toitures et les eaux pluviales de voiries/parkings. Le volume total annuel est estimé à 109 575 m<sup>3</sup>.

Les eaux pluviales ruisselant sur les toitures seront considérées comme exemptes de pollution. Elles seront collectées au niveau du bâtiment et transférées directement dans le bassin d'infiltration. Ce bassin dimensionné pour un événement d'occurrence trentennale aura une capacité de 1 807 m<sup>3</sup>.

Le débit de rejet sera calibré à 43 litres par seconde, soit 3 L/s/ha (prescription du SDAGE 2022-2027).

L'exploitant a d'ores et déjà prévu la mise en place de cuves de récupération d'eau de pluie pour alimenter les sanitaires des blocs bureaux, et l'arrosage des espaces verts.

En cas d'incendie, les eaux pluviales issues des toitures seront redirigées vers le bassin de confinement.

#### Eaux pluviales de voiries et parkings

Les eaux pluviales ruisselant sur les voiries et parkings seront traitées par deux séparateurs à hydrocarbures puis rejetées dans un bassin étanche, lui aussi dimensionné pour une pluie trentennale (capacité 4 730 m<sup>3</sup>).

Ce bassin servira également pour le confinement des eaux d'extinction incendie. Une vanne martelière sera présente en aval, afin de prévenir tout transfert de pollution vers le milieu naturel en cas d'incendie sur le site (déversement de produits liquides, eaux d'extinction incendie...).

L'estimation des flux annuels de polluants dans les eaux pluviales de voiries du site a amené SNC DERVAL à prévoir 2 séparateurs à hydrocarbures avant tamponnage dans le bassin étanche. D'après les données bibliographiques, un séparateur à hydrocarbures permet un abattement de la pollution de 99,90%.

### **3.5.2.2.2. Projet de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERRVAL**

#### Situation actuelle

L'eau pluviale ruisselant sur la voie communale et au niveau de l'intersection de cette dernière avec la RD 537 est collectée par des fossés bordant la chaussée. Ces fossés rejettent l'eau sans tamponnement préalable vers le ruisseau du Pas d'Hin. Compte tenu des pentes actuelles, il existe 4 bassins versants (BV).

#### Situation future

Dans le cadre du projet de requalification et d'implantation du giratoire, la gestion des eaux pluviales selon les 4 bassins versants sera conservée.

Les eaux pluviales des BV1, BV2 et BV3 du projet seront récupérées dans les fossés existants, dont certains seront reprofilés, puis rejetées dans 3 bassins de tamponnement enherbés dimensionnés pour une pluie décennale et un débit de rejet calibré à 3 l/s/ha.

Compte-tenu des niveaux bruts de pollution estimés, une mesure de réduction à travers la décantation sera mise en place. Celle-ci se fera au niveau des fossés et des bassins de rétention enherbés ; les capacités de ces derniers varieront entre 70 et 95 m<sup>3</sup>.

A noter que le bassin de tamponnement du BV1 collectera les eaux pluviales du site de la SNC DERVAL. Dans un courrier du 8/11/2022, le Maire de la commune de Derval précise à l'exploitant les démarches à engager pour pouvoir rejeter les eaux pluviales au fossé communal et indique qu'en fonction des éléments transmis, la commune appréciera les adaptations nécessaires à réaliser sur le réseau (redimensionnement du busage passant sous la route de la Cornillet) et organisera leur réalisation.

#### Remarque :

Les eaux pluviales du bassin versant 4 dont le coefficient d'imperméabilisation sera réduit par rapport à la situation actuelle seront évacuées dans le fossé existant situé au sud du futur giratoire, dans les mêmes conditions qu'actuellement à savoir sans tamponnement préalable.

*Réinterrogé sur ce point dans le PV de synthèse et afin d'assurer un traitement par décantation supplémentaire à la situation actuelle, la Com Com propose de collecter le volume d'eaux pluviales générées par la surface imperméabilisée du giratoire et de l'orienter vers le bassin d'eaux pluviales n°3 qui sera alors redimensionné.*

### 3.5.3 EAUX SOUTERRAINES ET DE SURFACE : IMPACTS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS

#### **Pour le projet SNC DERVAL**

##### Impact quantitatif

Le projet de la SNC DERVAL n'intercepte pas de bassin versant naturel.

Il couvrira une surface totale de 142 676 m<sup>2</sup>, dont 27% environ seront des espaces verts.

L'imperméabilisation d'une grande partie du terrain par l'accueil du bâtiment logistique et des voiries/parkings associés va augmenter le ruissellement naturel. Toutefois, cette incidence quantitative est compensée par les ouvrages de tamponnement des eaux pluviales prévus au droit du site, dimensionnés pour assurer un débit de rejet de 3 l/s/ha sur la base d'une pluie d'occurrence trentennale, allant au-delà de la pluie de référence décennale prescrite par le SDAGE 2022 – 2027 Loire-Bretagne et l'arrêté préfectoral du 5 août 2013.

##### Impact qualitatif

Au vu du flux annuel estimé, du débit global des eaux pluviales en sortie de site et des dispositions prises, le pétitionnaire estime que l'impact qualitatif sur les eaux souterraines et superficielles, des eaux pluviales générées par le projet, peut être considéré comme acceptable.

#### **Pour le projet de la communauté de communes**

Les ouvrages de régulation placés en sortie des 3 bassins de tamponnement seront équipés d'une plaque d'ajustage percée au diamètre fixé pour le débit de fuite ; d'une vanne guillotine manuelle ; d'une cloison siphonoïde permettant de favoriser la rétention des hydrocarbures ruisselés.

La tour de vidange de chaque bassin regroupera dans un même ouvrage ces trois éléments.

Remarque : l'efficacité de rétention des hydrocarbures par une cloison siphonoïde est estimée à 80%.

### 3.5.4 CONFORMITE DU PROJET AUX PLANS, SCHEMAS, PROGRAMMES

#### **SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)**

Le projet de la société SNC DERVAL s'inscrit dans le bassin Loire-Bretagne dont le SDAGE 2022-2027 a été approuvé par l'arrêté préfectoral du 18 mars 2022.

Dans le dossier fourni pour l'enquête publique, le pétitionnaire a explicité l'ensemble des composantes du projet, y compris celles relevant de la Com Com, au regard de chaque orientation affichée dans le SDAGE.

#### **SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE)**

Le SAGE correspond à une déclinaison du SDAGE à une échelle plus locale. Le projet est concerné par le SAGE du Bassin de la Vilaine, adopté par l'arrêté inter-préfectoral du 2 juillet 2015.

Les principaux enjeux de ce SAGE se rapportent à la qualité des eaux (problèmes de pollutions diffuses agricoles), la ressource en eau pour l'alimentation en eau potable, l'hydrologie (étiages et inondations), et la restauration des populations de poissons migrateurs (anguille, alose, lamproie, et salmonidés).

Là encore, le pétitionnaire a explicité et évalué l'ensemble des composantes du projet, y compris celles relevant de la communauté de communes, au regard de chaque orientation affichée.

***D'après le pétitionnaire, la mise en place des projets respecte les orientations du SDAGE du bassin Loire-Bretagne et du SAGE du bassin de la Vilaine.***

## SUIVI

Une mesure périodique sera réalisée sur les eaux pluviales du site de la SNC DERVAL avant rejet à l'extérieur de l'établissement, et ce afin de vérifier le respect des valeurs limites réglementaires applicables. Au préalable, une première mesure sera réalisée dans les 6 mois suivants le démarrage de l'exploitation.

## 3.6 IMPACT AIR ET ODEURS

### 3.6.1. QUALITE ATMOSPHERIQUE DE LA ZONE D'ETUDE

La qualité de l'air au niveau de la zone d'étude est suivie par Air Pays de la Loire, association agréée de surveillance de la qualité de l'air pour les 5 départements de la Région.

En ce qui concerne les odeurs, le recensement des industries présentes à proximité du site a mis en avant un établissement susceptible de générer des odeurs notables : le méthaniseur de déchets AGRIMETHANE, situé à DERVAL à 4 km au Nord du projet. Compte tenu de l'éloignement, la société SNC DERVAL se trouvera en dehors de l'ambiance olfactive induite.

### 3.6.2. CARACTERISTIQUES DES REJETS ATMOSPHERIQUES, IMPACTS ET MESURES

#### 3.6.2.1 ACTIVITE LOGISTIQUE

L'activité même du site, à savoir l'entreposage de matières diverses, en masse ou en rack au sein du bâtiment, ne générera pas d'émissions atmosphériques ou d'odeurs particulières. Aucun stockage vrac ne sera réalisé (absence de produit pulvérulent).

#### 3.6.2.2. GAZ D'ECHAPPEMENT DES VEHICULES

L'activité logistique repose sur la circulation de poids lourds pour les livraisons et expéditions de marchandises, à l'origine d'émissions indirectes dans l'air, liées aux gaz de combustion (NOx, SO2, Poussières, CO, CO2, COVNM, NH3, N2O, HAP, hydrocarbures).

Sur la base du trafic associé au projet, une estimation des émissions liées à la circulation de véhicules au niveau de l'aire d'étude a été réalisée.

Le tableau ci-dessous présente les résultats de cette estimation.

Polluants	Flux annuel (en kg/an)		
	VL	PL	TOTAL
CO <sub>2</sub>	274 837	240 617	515 454
CO	3 097	576	3 673
COVNM	383	146	529
SO <sub>2</sub>	0,33	0,23	0,56
NOx	978	2 534	3 512
PM	58,47	71,37	130
N <sub>2</sub> O	11,6	3,9	15,5
NH <sub>3</sub>	41,6	1,0	42,6
HAP	0,0049	0,0036	0,0085

Polluants concernés	Emissions issues du trafic routier du site (t/an)	Situation future	
		Emissions sur la CC Châteaubriant-Derval (t/an)	Part du site sur les émissions totales (%)
CO <sub>2</sub>	515,45	207 515,45	0,25 %
NOx	3,51	574,512	0,61 %
SO <sub>2</sub>	0,00056	35,00056	0,002 %
Poussières (PM <sub>10</sub> )	0,130	318,130	0,041 %
NH <sub>3</sub>	0,043	1 972,043	0,002 %
COVNM	0,529	569,529	0,093 %

Le trafic associé au projet représentera moins de 2,2% du trafic total recensé pour la zone d'étude.

L'impact sur l'environnement de ces émissions peut être considéré comme faible en comparaison de celui généré par la circulation existant d'ores et déjà au niveau des grands axes de circulation présents à proximité.

Comparées aux émissions 2018 de la Com Com de CHATEAUBRIANT-DERVAL, présentées dans le tableau ci-dessus, elles représenteront moins de 0,61 % des émissions atmosphériques recensées.

Afin de limiter ces rejets de gaz d'échappement des véhicules, différentes mesures sont prévues :

- chargement et déchargement réalisés moteurs à l'arrêt ;
- contrôles périodiques des camions avec notamment la vérification de la conformité de leurs rejets aux normes applicables ;
- sensibilisation du personnel au covoiturage et à l'utilisation des transports collectifs ;
- places de parking prévues pour les motos et vélos et bornes de recharge pour véhicules électriques
- engins de manutention à batterie.

### **3.6.2.3. INSTALLATION DE COMBUSTION**

L'établissement sera équipé d'une chaudière alimentée au gaz naturel, pour le maintien hors gel de l'entrepôt. Une cheminée d'une hauteur de 19,95 m assurera l'évacuation des fumées.

Les effets sur l'environnement des gaz de combustion de la chaufferie se trouveront limités :

- le gaz naturel est un combustible peu polluant, la teneur en soufre étant très faible, et de ce fait limitant les émissions de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) ;
- la chaudière sera uniquement employée pour un maintien hors gel, et non le chauffage l'entrepôt ;
- des contrôles périodiques de rejets atmosphériques, permettant de détecter toute dérive (mauvais réglage du brûleur par exemple) seront pratiqués.

**Au vu de ces éléments, l'impact du projet dans le domaine de l'air sera limité.**

### **3.6.2.4 SURVEILLANCE DES REJETS ATMOSPHERIQUES**

Conformément à la réglementation en vigueur, une mesure sera réalisée sur les rejets atmosphériques au niveau de l'installation à minima une fois tous les 3 ans, et ce afin de vérifier les respects des valeurs limites réglementaires applicables.

## **3.7. IMPACT CLIMAT ET ENERGIE**

### **3.7.1. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL**

#### **3.7.1.1. DONNEES METEOROLOGIQUES DE LA ZONE D'ETUDE**

Le Pays de la Mée bénéficie d'un climat tempéré océanique franc : les températures sont moyennes, Homogènes, et varient peu d'années en années.

À Derval, entre 1981 et 2010, la moyenne des températures s'établissait entre 7,2°C et 16,7°C avec une amplitude thermique annuelle limitée.

On recense chaque année moins de 45 jours avec des gelées, environ 50 jours de chaleur (plus de 25°C) et une dizaine de jours de forte chaleur (plus de 30°C), et 50 jours avec un bon ensoleillement.

Entre 1981 et 2010 les précipitations annuelles relevées sont de 768 mm pour une moyenne de 118 jours avec pluies. L'amplitude pluviométrique annuelle est limitée.

Les vents violents (rafales à plus de 57 km/h) sévissent 43 jours/an en moyenne.

### 3.7.1.2. DONNEES LIEES AU RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

#### 3.7.1.2.1 Données générales et contexte règlementaire

Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre et contribuent à l'effet de serre. L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs à l'origine du récent réchauffement climatique.

Les principaux GES existant naturellement dans l'atmosphère sont : la vapeur d'eau (H<sub>2</sub>O), le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane (CH<sub>4</sub>), le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O), l'ozone (O<sub>3</sub>).

Les actions prévues dans la Loi Grenelle 2 (Loi n°2010-788 du 12 Juillet 2010) imposent un bilan des émissions de gaz à effet de serre.

La Loi Energie et Climat du 8 novembre 2019 vise à répondre à l'urgence écologique et climatique. Elle inscrit cette urgence dans le Code de l'Energie ainsi que l'objectif d'une neutralité carbone en 2050, en divisant les émissions de gaz à effet de serre par six au moins d'ici cette date.

#### 3.7.1.2.2 Contexte local

Les principaux postes d'émissions sont l'agriculture (environ 60 %) et le transport (environ 20 %).



L'inventaire réalisé au niveau de la Com Com de CHATEAUBRIANT-DERVAL en 2018 par Air Pays de la Loire montre qu'en 10 ans, les émissions de GES ont diminué de 13,6 %.

#### 3.7.1.2.3 Recensement des émissions liées au projet et mesures associées

En fonctionnement normal, les activités du projet contribueront à l'émission de gaz à effet de serre :

- de façon limitée, par le fonctionnement de la chaudière au gaz naturel ;
- de façon directe et très limitée par le fonctionnement des groupes motopompes : alimentés au fioul domestique, leur fonctionnement sera restreint aux phases d'essais (quelques heures/an) ;
- de façon indirecte par le trafic lié à l'activité de logistique.

Les mesures visant à limiter les émissions de GES seront identiques à celles concernant les rejets atmosphériques.

Remarque : la consommation de carburant et d'énergie électrique nécessaire au fonctionnement du site et les émissions de GES liées à son activité et aux transports induits sur la zone de chalandise, ne sont pas chiffrées à ce stade.

#### 3.7.1.2.4 Utilisation rationnelle de l'énergie

De façon générale, les activités logistiques n'impliquent pas de grosses consommations d'énergie.

Toutefois, pour veiller à leur utilisation rationnelle, le dossier liste de manière détaillée les mesures prévues par le pétitionnaire : isolation thermique du bâtiment ; éclairage zénithal au sein de l'entrepôt ; éclairage naturel en façade pour les bureaux ; orientation des parties vitrées ; mise en marche limitée de la chaufferie ; mise en place de panneaux solaires pour la production d'eau chaude sanitaire des bureaux....

Remarque : la société SNC DERVAL vise l'obtention du niveau « very good » de la certification BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method - référentiel britannique d'évaluation de la performance environnementale d'un projet de construction).

### 3.7.2. VULNERABILITE DU PROJET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

L'étude d'impact analyse la vulnérabilité du projet au changement climatique et présente les mesures visant à limiter la consommation d'énergie, en faisant le lien avec les objectifs du PCAET de l'intercommunalité.

#### 3.7.2.1 LE CHANGEMENT A L'ECHELLE MONDIALE, EUROPEENNE ET LOCALE

Le réchauffement du climat mondial est aujourd'hui un fait sans équivoque et les émissions de gaz à effet de serre (GES) par l'activité humaine sa cause majeure (GIEC, 2013).

##### Au niveau européen

Le site internet Climate Adapt de la Commission Européenne fournit un outil cartographique permettant de visualiser les évolutions liées au changement climatique et donne un panorama d'options d'adaptation réalisées au niveau européen.

##### A l'échelle locale

Le projet est localisé dans une zone où la hausse des températures est estimée de +2,5 à +3,0°C et ayant un impact négatif moyen en termes de vulnérabilité liée au changement climatique.

#### 3.7.2.2 VULNERABILITE DU SITE

- L'activité même du site (logistique) n'est pas susceptible de varier avec le changement climatique.

Elle ne nécessite pas l'utilisation d'eau. A priori, le projet n'est donc pas vulnérable vis-à-vis de la réduction de la ressource en eau.

Le projet utilisera l'électricité pour les besoins énergétiques de ses activités et qui sont relativement limités (éclairage, recharge des engins de manutention essentiellement). Le projet n'est donc, à priori, pas vulnérable face au risque lié aux infrastructures de production et de transport électrique.

Le constat est le même vis-à-vis de l'augmentation des prix de l'énergie.

La productivité des installations n'est pas susceptible d'être atteinte par un changement climatique : équipements à l'abri des intempéries, ...

- Hausse des précipitations

Le site du projet n'est pas concerné par l'aléa lié au risque inondation et la commune n'est pas soumise à un plan de prévention des risques naturels pour le risque inondation.

Le projet prévoit la création de nouvelles surfaces imperméabilisées. Des mesures sont planifiées pour qu'elles n'aggravent pas le risque inondation (cet aspect du dossier a été développé dans le point 3.5).

*Ainsi, le projet ne semble pas vulnérable à la hausse des précipitations*

- Diminution des précipitations, associée à la hausse des températures, pouvant augmenter le risque de sécheresse et le phénomène de retrait-gonflement des argiles.

Aucun arrêté de catastrophes naturelles concernant les mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse n'est recensé sur la commune de DERVAL. *Par ailleurs, l'activité du site (entrepôt logistique) ne sera pas directement influencée par un risque de sécheresse.*

- Hausse du niveau de la mer

Le site ne sera pas impacté par la montée des eaux liée à la fonte de la calotte glaciaire (scénario + 4,0°C), étant situé à 15 km à l'est des zones inondées les plus proches.

### 3.7.3. CONFORMITE DU PROJET AUX PLANS, SCHEMAS, PROGRAMMES

Le Plan Climat-Energie Territorial (PCET) est un projet territorial de développement durable qui vise à lutter contre le changement climatique et à adapter le territoire à cette nouvelle donne. Il constitue un cadre d'engagement pour le territoire et est obligatoire pour les collectivités de plus de 50 000 habitants.

Le PCAET de la Com Com de CHATEAUBRIANT-DERVAL a été approuvé le 27 septembre 2018. Dans le dossier réalisé pour l'enquête publique, le pétitionnaire démontre le respect des orientations du plan.

## 3.8. IMPACT BRUIT ET VIBRATIONS

### 3.8.1. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

#### 3.8.1.1. SENSIBILITE DE L'ENVIRONNEMENT

Les premières habitations sont localisées sur la commune de DERVAL, en limite nord du projet à environ 30 m (habitation isolée, La Cornillais), puis à l'est à environ 85 m (maisons individuelles, La Guimerais). Au nord-est, à environ 80 m, se trouve un ERP : la crèche Bio et Bilingue.

Dans un périmètre plus large, on trouve également des habitations à l'est à 200 m (quartier résidentiel Le Foy), au nord à 260 m (Route de Nantes), des habitations isolées à l'ouest (à environ 400 m), au sud-est (à environ 450 m), ainsi que le quartier résidentiel Le Boschet au nord (à environ 730 m).

#### 3.8.1.2. RECENSEMENT DES NUISANCES SONORES EXISTANTES

Les sources de nuisances sonores identifiées à proximité du site correspondent à des activités industrielles, notamment Atlantique Répartition, logisticien pharmaceutique, dont l'entrepôt se trouve à 130 m au nord-est, France Alliance réseau, société de livraison implantée à 210 m au nord.

S'y ajoutent la circulation automobile induite par la présence d'activités commerciales et tertiaires au sein de la ZA du Champ Jubin et de l'Espace les Échos et les axes de circulation routière : la RN 137 située à 30 m au sud-ouest et la RD 537 située à 200 m à l'est.

- Le site SNC DERVAL sera localisé dans le secteur affecté par le bruit lié à la circulation de la RN 137 classée infrastructure bruyante, en catégorie 2 (largeur des secteurs affectés par le bruit de 250 m de part et d'autre de l'axe routier). Les dispositions réglementaires en matière d'isolation acoustique seront respectées par le bâtiment.

- Afin de caractériser le niveau sonore de la zone d'implantation, une campagne de mesures acoustiques a été réalisée du 26 au 27 janvier 2022, de jour et de nuit.

Le rapport conclut que le niveau sonore du site est relativement constant, et qu'il provient essentiellement du trafic sur la RN 137.

- Les sources sonores, également sources de vibrations, liées à l'exploitation de l'entrepôt seront les suivantes : allées et venues des camions, circulation des engins de manutention, fonctionnement des installations techniques annexes (installations de combustion, ventilation des locaux de charge ; ponctuellement le groupe sprinkler et le surpresseur).

En complément de ces émissions potentielles directes, le trafic des véhicules sur les axes de communication desservant le site sera également à l'origine d'émissions sonores indirectes.

Le site fonctionnera du lundi au vendredi de 5 h 00 à 22 h 00. À noter qu'en cas de forte activité, ces horaires pourront être étendus les week-ends ou la nuit.

### **3.8.2. EVALUATION DE L'IMPACT EN LIMITE DE PROPRIETE ET EN ZONES D'EMERGENCES REGLEMENTEES**

#### **3.8.2.1 LA MODELISATION**

La modélisation pratiquée en différents points situés en limite de propriété et en Zone d'Emergences Règlementées (ZER) permet de visualiser l'impact sonore des différentes sources de bruit du projet.

Au niveau des points ZER on mesure la différence au droit des habitations les plus proches, entre les niveaux de bruit avec l'établissement en fonctionnement («bruit ambiant») et à l'arrêt («bruit résiduel»).

Il apparaît qu'en période diurne et nocturne, les valeurs limites réglementaires sont respectées (fonctionnement du site de 5h à 22h).

#### **3.8.2.2 MESURES PREVUES POUR PREVENIR LES NUISANCES ACOUSTIQUES**

Les mesures prévues par l'exploitant permettront le bon respect du niveau sonore réglementaire :

- 70 dB(A) à 1 m des bouches de rejet des extracteurs des locaux de charge situés en toiture, à 1 m des grilles d'aération de la chaufferie, à 1 m des grilles d'aération du local sprinkler ;
- 60 dB(A) à 1 m des portes des différents locaux techniques.

Le porteur de projet a également prévu des mesures de limitation des émissions sonores : vitesse de circulation réduite, chargement et déchargement réalisés moteurs à l'arrêt, pas de circulation des engins de manutention à l'extérieur des locaux, installations annexes localisées dans des locaux fermés, essais du groupe sprinkler/surpresseur limités et réalisés uniquement de jour.

### **3.8.3 EVOLUTION PROBABLE PAR RAPPORT A L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT**

La modélisation des niveaux sonores susceptibles d'être générés par le fonctionnement du site démontre le respect des niveaux de bruit réglementaires en limite de propriété ainsi que les exigences réglementaires en termes d'urgence sonore en périodes diurne et nocturne dans les zones concernées.

**SUIVI** : une campagne de mesures acoustiques sera réalisée après la mise en service de l'entrepôt pour valider les résultats de la modélisation et vérifier l'effet des dispositions mises en oeuvre.

### **3.9. IMPACT SUR LES DECHETS**

Les déchets susceptibles d'être générés dans le cadre de l'activité du site pourront être :

- des produits détériorés lors des opérations de manutention ;
- des déchets d'emballages liés aux opérations de reconditionnement, à l'entretien et à la maintenance des équipements et installations ;
- des déchets assimilables aux déchets ménagers, en provenance des bureaux et locaux sociaux.

Un tableau figurant dans le dossier regroupe, par type de déchets, les quantités estimées, leur mode de stockage ainsi que leur traitement.

Au vu de la quantité de déchets susceptible d'être générée, de leur caractère principalement non dangereux et des mesures prévues, **l'impact du projet dans le domaine des déchets sera très limité.**

### 3.10 TRANSPORTS ET APPROVISIONNEMENTS

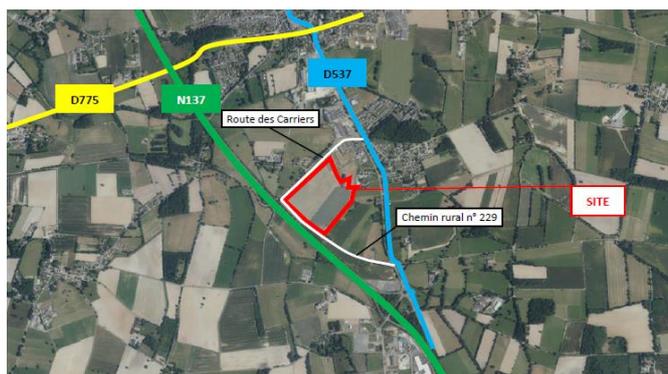
#### 3.10.1 . ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

##### 3.10.1.1. CARACTERISTIQUES LOCALES DE LA MOBILITE

En 2018, DERVAL comptait 1 598 actifs parmi lesquels 515 travaillaient au sein de la commune. 82 % des Dervalais utilisent la voiture pour se rendre à leur travail.

##### 3.10.1.2. RESEAU ROUTIER AU NIVEAU DE LA ZONE D'ETUDE

Les principaux axes de communication recensés au niveau de la zone d'étude sont visualisés ci-dessous :



**Des comptages automatiques ont été réalisés** en janvier 2022 sur la RD 357, le passage d'Hin et la rue des Carriers.

Les résultats montrent que les flux journaliers sur la RD 537 sont de l'ordre de 1 600 véhicules par jour et par sens, avec un taux de poids lourds de 10%. Les jours ouvrés (moyenne calculée en excluant le samedi et le dimanche) le trafic passe à environ 1 900 véhicules par jour et par sens.

Sur le passage d'Hin ces flux sont nettement plus modérés (de l'ordre de 120 véhicules par jour et par sens) et, sur la rue des Carriers, ils sont inférieurs à 100 véhicules par jour et par sens.

##### **Analyse de fonctionnement :**

Les giratoires et carrefours existants à proximité du projet possèdent des réserves de capacité comprises entre 86 et 100%. Ces réserves sont estimées satisfaisantes si elles sont supérieures à 25%.

Il n'a donc pas été observé de difficultés particulières sur la zone d'étude

##### 3.10.1.3 RESEAU FERRE

La voie ferrée la plus proche du site passe à 14 km à l'Est. Aucun embranchement ne dessert la ZAC.

##### 3.10.1.4 MOBILITES DOUCES

La ZAC des Échos est desservie par une voie verte. Cet axe de 900 m environ permet aux piétons et cyclistes de rejoindre le centre-bourg de DERVAL, en évitant la portion de la RD 537 située dans la ZA du Champ Jubin, où la circulation automobile est plus rapide et donc plus dangereuse pour les autres usagers.

### 3.10.1.5 TRANSPORTS COLLECTIFS

La commune de DERVAL est desservie par la ligne 310 (DERVAL – NANTES) du réseau du Conseil régional Aléop. Deux arrêts sont proposés, tous deux situés sur la RD 537.

## 3.10.2 TRAFIC GENERE PAR L'ACTIVITE, IMPACT ET MESURES

### 3.10.2.1 ESTIMATION DU TRAFIC LIE AU PROJET

L'activité de logistique génère un trafic de poids lourds lié aux approvisionnements et aux expéditions des marchandises entreposées, ainsi qu'un trafic de véhicules légers associé aux déplacements du personnel.

Dans le cadre du projet, le trafic routier lié à l'activité de la SNC DERVAL est estimé à :

- environ 156 poids-lourds (PL) par jour, soit 312 mouvements/jour répartis sur toute la plage horaire de fonctionnement du site avec une activité réduite à l'ouverture ;
- au maximum 200 véhicules légers (VL), soit 400 mouvements/jour, au moment des changements de poste des personnels.

Soit au total 356 véhicules par jour, tous véhicules confondus.

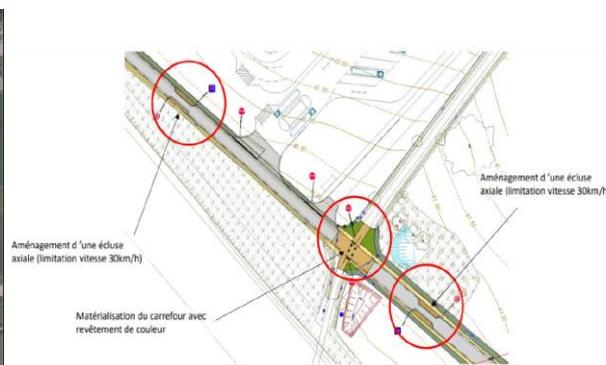
### 3.10.2.2. IMPACT DU TRAFIC ET MESURES

#### 3.10.2.2.1. Analyse de fonctionnement de la situation projetée et préconisations

Compte tenu de la localisation du site, les mesures suivantes ont été préconisées :

- l'interdiction de circulation des PL via la rue des Carriers afin de pacifier les flux devant la crèche ;
- le recalibrage du chemin rural 229 depuis la RD 537 jusqu'à la parcelle d'implantation du projet, pour permettre l'accueil du flux de poids-lourds ;
- une modification du carrefour RD 537 / chemin rural 229, par la création d'un giratoire pour, d'une part, absorber les flux de circulation à venir compte-tenu du développement de la ZAC des Echos, et, d'autre part, pour des raisons de sécurité publique.

#### 3.10.2.2.2. Réaménagement de l'accès au site et sécurisation



La réfection et l'élargissement du chemin rural 229 permettront la circulation des poids lourds sur le domaine public. Ainsi, la largeur de la chaussée passera de 3,55 m à 6 m sur la partie nord-ouest du chemin, et de 11,40 m à 7 m sur la partie sud-est.

Le dimensionnement du chemin communal a été réalisé en prenant en compte le trafic existant, les hypothèses de trafic issues de l'étude du CDVIA ainsi que celui projeté sur la parcelle cadastrale voisine

de la SNC DERVAL (parcelle XS 45), soit 395 poids lourds par sens de circulation.  
Il est donc compatible avec les projets de la SNC DERVAL.

Le réaménagement proposé tient également compte de la liaison douce (schéma de droite ci-dessus - projet communal en étude),

Deux écluses axiales sont prévues, positionnées de part et d'autre du carrefour permettant de relier la liaison douce au chemin rural afin de réduire la vitesse. Par ailleurs, compte tenu du faible volume de trafic envisagé sur la liaison douce, la priorité sera donnée à la circulation sur le chemin rural 229.

La mise en place d'un giratoire à 3 branches a été retenue par la communauté de communes de CHATEAUBRIANT-DERVAL pour sécuriser l'intersection RD 537/chemin rural 229, tout en permettant une fluidité du trafic (absence de temps d'attente et de remontées de files).

### 3.10.3 EVOLUTION PROBABLE PAR RAPPORT A L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Le pétitionnaire considère que les poids lourds entrant et sortant du site emprunteront principalement la RN 137 et que l'impact du projet est acceptable sur la zone d'étude au vu des résultats des études menées. Il propose également d'interdire la circulation des poids lourds sur la route des Carriers desservant, en particulier, la crèche.

## 3.11. EMISSIONS LUMINEUSES

### 3.11.1. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

Le projet sera implanté au sein de l'espace Les Échos du Parc d'activités des Estuaires.  
On y constate des émissions notables, principalement dues à l'éclairage public.



Les habitations localisées à une trentaine de mètres au Nord sont déjà impactées par l'éclairage existant au niveau de la zone d'étude (éclairage communal et des agglomérations voisines et de la ZAC Jubin).  
La voie communale 229 n'est pas éclairée actuellement. De son côté, l'intersection entre la voie communale et la RD 537 dispose d'un éclairage public de type candélabre.

### 3.11.2. SOURCES LUMINEUSES, IMPACTS ET MESURES COMPENSATOIRES

La **SNC DERVAL** disposera de lumières extérieures destinées à éclairer les voiries, parkings et cours camions, pour la sécurité des personnes et le bon fonctionnement du site. L'éclairage ne fonctionnera que pendant les heures d'activités du site, avec une horloge crépusculaire.

Des mesures complémentaires sont prévues pour limiter les émissions lumineuses : mats implantés le long des voiries et parkings, limités en hauteur avec un éclairage tourné vers le sol afin d'en réduire l'impact ; éclairage réalisé uniquement par LED ; et, en cas d'installation de projecteurs, orientation du flux uniquement vers les zones souhaitées avec une pose à l'horizontale.

A noter qu'il n'y a ni besoin ni volonté d'éclairer le site pour le rendre visible depuis les axes routiers alentours dans un but publicitaire.

**La voie communale 229 requalifiée** ne sera pas équipée d'éclairage public. Celui du giratoire est à l'étude.

**Ainsi, au vu de ces éléments et du contexte de la zone d'étude, l'impact du projet sur les émissions lumineuses peut être considéré comme négligeable.**

### **3. 12. RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURES**

Le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) est un document où le Préfet (conformément à l'article R.125-11 du Code de l'Environnement) consigne toutes les informations essentielles sur les risques naturels et technologiques majeurs au niveau de son département, ainsi que sur les mesures de prévention et de sauvegarde prévues pour limiter leurs effets.

#### **3.12.1 RISQUES PRESENTS SUR LA ZONE D'ETUDE ET VULNERABILITE DU PROJET**

La commune de DERVAL est concernée par divers risques naturels et technologiques : inondation des eaux superficielles, tempête, mouvement de terrain et risque sismique. Les risques technologiques concernent le risque lié au transport de marchandises dangereuses.

##### Vulnérabilité du projet

Les différents risques mentionnés ci-dessus ont déjà été évoqués précédemment. Ils n'impactent pas le site d'implantation du projet SNC DERVAL à l'exception de celui lié au transport de marchandises dangereuses via la RN 137.

En ce qui concerne le risque d'impact direct des installations par un véhicule, ce dernier peut être écarté, le site étant entièrement clôturé sur l'ensemble de son périmètre et situé en recul de la limite de propriété.

En revanche, au regard de la bibliographie disponible, des effets dominos sont susceptibles d'être observés en cas de BLEVE d'une citerne de transport de GPL, à une distance de 45 m pour les effets de surpression et 120 m pour les effets thermiques (*source : Circulaire du 10 Mai 2010*).

Le bâtiment de stockage est situé à 80 m environ de la RN137 : un accident lié au transport de matières dangereuses sur cette voie pourrait être à l'origine d'un sinistre au niveau du site.

**Le risque lié au transport de marchandises dangereuses est pris en compte dans l'étude de dangers de l'installation. A noter que la façade du bâtiment la plus exposée est réalisée en matériaux coupe-feu 2h.**

#### **3.12.2 INCIDENCES NEGATIVES SUR L'ENVIRONNEMENT ASSOCIEES A CES RISQUES MAJEURS**

Les conséquences environnementales associées à un effet domino lié au transport de matières dangereuses pourraient être :

- l'émission de fumées d'incendie se dispersant dans l'atmosphère ; ces fumées contiennent des suies qui peuvent se déposer dans l'environnement ;
- le ruissellement d'eaux d'extinction incendie pouvant conduire à une pollution du milieu naturel (sol/sous-sol, eaux souterraines, eaux de surface) ; dans le cadre du projet, ces eaux seront toutefois confinées dans un bassin étanche.

### 3.13. EFFETS CUMULES

Dans les projets recensés au cours des 3 dernières années (2019-2023) sur les communes incluses dans le rayon d'affichage de 1 km associé au projet, deux sont susceptibles de présenter des effets cumulés avec celui de la SNC DERVAL. Il s'agit des projets des sociétés Pitch Promotion (création d'une plateforme de 38 000 m<sup>2</sup> à environ 1 km au sud du site ; trafic projeté : 108 PL/j et 150 VL/j) et transports Malgogne (création d'une plateforme logistique de 9 000 m<sup>2</sup> à environ 1 km au sud du site. Trafic projeté : 25 PL/j et 6 VL/j). Les effets concernent le trafic routier sur la RN 137 qui, cumulés, représenteront 4,6 % du trafic estimé.

A noter que les accès aux différentes plateformes étant dissociés et les sites éloignés d'environ 1 km, il n'est pas à craindre d'engorgement à l'arrivée ou à la sortie de la commune.

Par ailleurs, le giratoire prévu à l'intersection de la RD 537 et de la voie communale 229 est dimensionné sur la base d'hypothèses de trafic majorées et possède des réserves de capacité suffisantes pour absorber le trafic cumulé des projets.

### 3.14. REMISE EN ETAT DU SITE

Lorsqu'une installation classée est mise à l'arrêt définitif, l'exploitant doit transmettre au Préfet, dans un délai de trois mois, un mémoire précisant les mesures prises ou prévues pour la remise en état du site.

En matière d'entrepôts, si les surfaces et volumes considérés sont importants, les nuisances environnementales sont faibles, comme indiqué dans les différents paragraphes de l'étude d'impact. Ainsi, hormis des spécificités particulières, la mise en place d'une surveillance de l'environnement voire d'un traitement particulier du terrain suite au démantèlement ne s'avère généralement pas nécessaire.

Compte tenu de la zone d'implantation du projet, le pétitionnaire propose une remise en état pour un usage futur industriel ou logistique.

Les conditions de remise en état du site sont détaillées dans le dossier et intégreront :

- l'évacuation complète des équipements et stocks ;
- l'évacuation des produits dangereux et des déchets ;
- le nettoyage classique des bâtiments libérés ;
- l'établissement d'un dossier de cessation d'activités.

### 3. 15. PHASE TRAVAUX ET IMPACTS TEMPORAIRES

#### Remarque préalable

La phase d'exécution des travaux de voirie sera soumise à validation finale de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL et le lancement de la construction du projet SNC DERVAL à la validation de l'investisseur en lien avec la commercialisation du projet.

Les éléments ci-après devront être consolidés par les deux maîtres d'ouvrage ; par ailleurs, des études de sol plus poussées sont prévues par les 2 maîtres d'ouvrage afin d'optimiser les volumes de déblais.

#### 3.15.1 DONNEES GENERALES

### **Concernant le projet SNC DERVAL**

La création de l'entrepôt logistique intégrera la construction d'un bâtiment ainsi que l'aménagement des installations annexes nécessaires à son exploitation : voies de circulation, parkings, réseaux...

Les travaux comprendront notamment : le nivellement de la plateforme et la création des bassins, la construction de l'entrepôt logistique, la création des cours camions, voiries et parkings, la réalisation des espaces verts...

L'aménagement du site pourra être source de gênes entraînant impact visuel dû à la présence d'engins de chantier, grue... ; risque de pollution du sol et des eaux ; pollution atmosphérique par les engins de chantier et l'envol de poussières liées à la circulation ; bruit associé au fonctionnement du matériel (engins de chantier, manutention de matériaux...) et aux chocs lors de la construction ; production de déchets.

Le projet porté par la SNC DERVAL vise une certification BREEAM « very good », qui impose de prendre en compte les nuisances du chantier pour le voisinage, dans un rayon d'un kilomètre autour de la plateforme.

Les travaux sont prévus sur une durée de 10 à 12 mois. En fonctionnement normal, le chantier se déroulera de 7h à 18h, du lundi au vendredi.

### **Concernant le projet porté par la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL**

Les travaux comporteront les étapes suivantes :

- réalisation des ouvrages d'assainissement, pose des réseaux enterrés (éclairage, télécommunication) qui nécessiteront environ 2 à 3 semaines de travail ;
- rabotage de la chaussée, terrassement, empiècement (environ 5 à 7 semaines de travail) ;
- pose des bordures, du fond de forme de la chaussée, du revêtement définitif en enrobé et de la signalisation horizontale et verticale qui nécessiteront 5 à 7 semaines supplémentaires ;
- engazonnement des espaces verts (environ 1 semaine).

En plus de la pollution atmosphérique par les engins de chantier, l'envol de poussières et le bruit associé au fonctionnement du matériel, les travaux prévus seront susceptibles d'entraîner une perturbation de la circulation sur le domaine public avec mise en place de déviation et ou d'une circulation alternée.

L'élargissement du chemin rural 229 nécessitera environ 4 mois de travaux et la création du giratoire environ 5 mois. Les travaux seront réalisés en journée, de 7h à 18h, du lundi au vendredi.

### **3.15.2 IMPACT SUR LES SOLS**

#### **Concernant le projet SNC DERVAL**

Le chantier débutera par le terrassement de la plateforme qui devrait durer environ deux mois et demi, avec décapage du sol, terrassement de la parcelle, mise en place des réseaux divers et des voiries avec déblais/remblais sur certaines parties du terrain, implantation du bâtiment nécessitant la création des fondations de l'entrepôt.

Le terrain présente une forte pente orientée nord-est/sud-ouest. Une estimation des déblais et remblais a été réalisée sur la base de relevés réalisés par le bureau d'études VRD. Le projet génèrera 180 633 m<sup>3</sup> de déblais et nécessitera 128 939 m<sup>3</sup> de remblais. L'excédent d'environ 52 000 m<sup>3</sup> sera entièrement géré à la parcelle pour la rehausse de l'assise de la plateforme.

Cette phase de terrassement sera génératrice de nuisances sonores liées aux utilisations des engins de terrassement mais également d'envols de poussières par temps sec.

Afin de réduire les nuisances, la terre végétale pourra être stockée sous forme de merlons en limite de propriété afin de préserver la tranquillité des riverains jusqu'à finalisation du projet et sous réserve de ne pas impacter les linéaires de haie/arbres préservés.

### **Projet porté par la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL**

La requalification de la voie communale nécessitera l'évacuation d'environ 5 900 m<sup>3</sup> de déblais et 1 850 m<sup>3</sup> pour la création du giratoire. Une étude de sol plus poussée sera réalisée en phase d'exécution, elle pourrait permettre d'optimiser les volumes déblayés.

#### **3.15.3 IMPACT SUR L'EAU**

**Pendant la durée du chantier SNC DERVAL**, les besoins en eau seront assurés par une connexion directe sur le réseau ou à défaut une réserve mobile (citerne). Ces besoins concernent essentiellement l'alimentation en eau potable de la base vie (sanitaires, vestiaires, salles de repos), l'arrosage des sols au niveau du chantier pour la limitation des envols de poussières si nécessaire et, ponctuellement, le lavage des camions toupies.

Afin d'éviter une pollution physico-chimique du milieu, les eaux usées provenant du chantier seront traitées dans des installations appropriées : fosse toutes eaux pour les eaux sanitaires ; bassin décanteur pour les eaux de nettoyage des camions de transport.

Les opérations de nettoyage ou de réparation des engins de chantier (cf déversement accidentel d'huile ou de carburant) se feront sur des aires étanches. Les produits liquides seront installés sur rétention.

#### **3.15.4. IMPACT SUR L'AIR**

Hormis les gaz d'échappement des engins de chantier, les principales émissions dans l'air seront liées au soulèvement des poussières lors des activités de terrassement, et dans une moindre mesure lors de la circulation des engins.

Une aspersion et un nettoyage fréquent du chantier et de ses voies de circulation permettront de limiter le ré-envol de poussières.

Les engins de chantier seront équipés de pots d'échappement catalytiques ou de filtres à suies afin de limiter les gaz d'échappement, et feront l'objet de contrôles techniques réguliers.

#### **3.15.5. IMPACT SUR LES BRUITS, TRAFIC ET DECHETS**

##### **Nuisances sonores**

##### Concernant le projet SNC DERVAL

Les émissions sonores lors de la phase chantier seront liées :

- à la circulation des engins de terrassement, de levage et de transport ;
- à l'assemblage des éléments constituant les bâtiments (perçage, sciage, soudure...).

##### Requalification de la voie communale et création du giratoire

- Ce sont les terrassements ainsi que le rabotage de la chaussée qui seront à l'origine des nuisances les plus importantes qui dureront environ 7 semaines pour la création du giratoire et 10 semaines pour la requalification de la voie communale.
- La pose du revêtement routier sera lui aussi source de nuisances ; cette phase durera environ 5 semaines pour la création du giratoire et 7 semaines pour la requalification de la voie communale.

## Trafic

### Projet SNC DERVAL

Durant la phase chantier, l'essentiel du trafic sera imputable aux déplacements des ouvriers ainsi qu'à la livraison des matériaux de construction et des fournitures nécessaires à l'aménagement du site.

Pour limiter ce trafic généré par l'évacuation des matériaux, le projet vise un équilibre des déblais et remblais. Par ailleurs l'emploi de matériaux de construction préfabriqués sera privilégié.

### Requalification de la voie communale et création du giratoire

L'évacuation des déblais sera à l'origine du trafic routier le plus important avec un total de 7 750 m<sup>3</sup> de déblais à évacuer. Le dossier fait état d'un transport par camion benne standard soit 10 m<sup>3</sup>/voyage.

## Déchets

L'ensemble des déchets sera géré par des sociétés agréées.

## 3.16 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ENVISAGEES

### 3.16.1. PROJET SNC DERVAL

Ont contribué au choix du site :

- la superficie du foncier s'étendant sur plus de 14 ha sous une forme presque rectangulaire, qui permet la création de bâtiments de grande taille ;
- sa localisation géographique, au sein d'un parc d'activités existant, bien insérée dans la trame routière, à proximité d'agglomérations d'importances nationales et régionales et du port de Saint-Nazaire.

D'un point de vue environnemental :

- le projet crée un pôle d'emploi important à l'échelle du bassin d'activité ;
- la proximité de la RN 137 permet de limiter le trafic PL sur les axes routiers environnants et tous les inconvénients associés (traversée d'agglomérations, bruit, poussières, dangerosité du trafic).

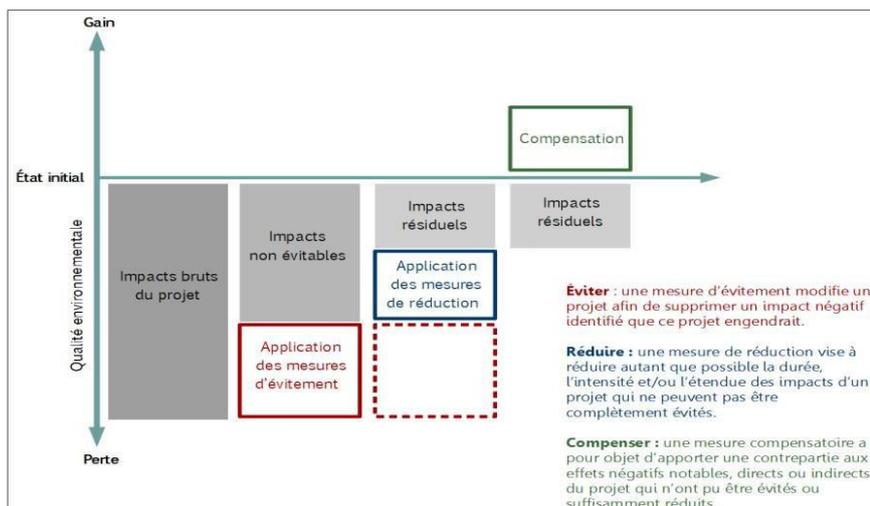
**Aucune autre solution n'a été étudiée en ce qui concerne l'implantation du projet.**

### 3.16.2. PROJET PORTE PAR LA COMMUNAUTE DE COMMUNES CHATEAUBRIANT-DERVAL

Le foncier du projet SNC DERVAL et la parcelle XS 45 sont situés en zone AUe du PLU de DERVAL. D'autres projets pourraient donc venir s'y implanter et nécessiter le réaménagement du chemin rural 229 et de son intersection avec la RD 537.

## 3.17. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE D'IMPACT, MESURES ERC PROPOSÉES PAR LE PETITIONNAIRE

La doctrine « éviter, réduire et compenser » s'inscrit dans une démarche de développement durable, et vise à assurer une meilleure prise en compte de l'environnement, comme schématisé ci-après (*source : écologie-solidaire.gouv.fr* :



### 3.17.1 SYNTHÈSE DES MESURES ERC PROPOSÉES

Le tableau suivant synthétise les différents éléments présentés dans l'étude d'impact.

Impact sur la population, les biens matériels	
Éviter	<p><u>Projet SNC DERVAL</u></p> <p>Le projet est compatible avec le règlement du PLU de DERVAL et l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). Il fait partie des installations autorisées dans cette zone (ICPE).</p> <p>L'assiette foncière du projet ne fait pas l'objet de servitudes.</p> <p>Les premières habitations sont localisées en limite nord du projet à environ 30 mètres ainsi qu'à l'est à environ 85 mètres. Une crèche est également présente au Nord-Est du site.</p> <p>Les effets sur la santé sont considérés comme acceptables au vu du type de rejets et des moyens de traitement mis en œuvre.</p> <p><u>Projet de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL</u></p> <p>Il est en accord avec le caractère AUE de la zone. Les travaux prévus sur la voie communale 229 et la RD 537 visent à mieux desservir la ZAC des Echos et limiter ainsi le passage de poids lourds dans le bourg.</p> <p>Concernant l'impact sur les habitants, on notera qu'une maison se situe à proximité immédiate du giratoire.</p>
Réduire	
Compenser	<p>La future implantation SNC DERVAL est prévue sur une parcelle dédiée à l'agriculture intensive, toujours cultivée en 2023.</p> <p>Une compensation agricole est en cours d'instruction par la CDPENAF.</p>
Suivi	

### Incidences sur le paysage et le patrimoine culturel

Éviter	<p>Terrain situé sur le Parc d'activité des Estuaires – Espace les Echos. Le site du projet présente une déclivité importante, orientée du nord-est vers le sud-ouest.</p> <p>Concernant le patrimoine culturel, le site est localisé en dehors de tout périmètre de protection de monument historique et de toute zone de présomption de prescription archéologique.</p> <p>Le site inscrit le plus proche se situe à 6,5 km. Aucun site n'est classé dans un rayon de 10 km.</p>
Réduire	<p>Travail soigné du bâtiment SNC DERVAL et des espaces verts du projet.</p> <p>Plantation de haies en périphérie du site et d'arbres supplémentaires.</p>
Compenser	
Suivi	Pas de suivi particulier prévu.

### Impact sur le milieu naturel et la biodiversité

<p><b>Remarque préliminaire :</b></p> <p>La création de la ZAC remonte à 2013 (arrêté préfectoral du 5 août 2013). Elle a fait suite à une étude d'impact et une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.</p> <p>Concernant la faune, les mesures conservatoires au niveau de la ZAC des Echos prévoient la préservation de la zone humide (environ 2 ha) en bordure du ruisseau du Pas d'Hin et de la mare présente au sud-ouest le long de la voie communale ; ces deux espaces sont épargnés par le projet.</p> <p>Des mesures compensatoires sont également prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- plantations sur les espaces collectifs et aménagement d'espaces verts au niveau des ouvrages de gestion des eaux (noues, bassins) ;</li> <li>- plantations de type bocager dans l'emprise de la bande de recul de 5 m sur le pourtour du périmètre des Echos pour compléter les arbres et les haies existantes afin de créer une zone tampon vis-à-vis des habitations riveraines, créant ainsi un écran paysager.</li> </ul>	
Eviter	<p>La zone protégée la plus proche se trouve à 1,1 km au sud du site (ZNIEFF II). La 1<sup>ère</sup> zone Natura 2000 quant à elle se situe à 10 km au sud-ouest. Il n'y a pas de zone humide au droit du terrain. De même, la zone d'étude ne s'inscrit pas dans la trame verte et bleue.</p> <p><u>Projet SNC DERVAL</u></p> <p>Le projet est réalisé sur une zone sans intérêt floristique majeur. On note toutefois la présence du lézard des murailles et du Grand Capricorne en limite de parcelle nord.</p> <p><u>Projet de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL</u></p> <p>Présence d'une mare constituant un site de reproduction pour plusieurs espèces d'amphibiens (triton crêté, triton palmé et grenouille verte).</p> <p>Haies, fourrés, ronciers, chênaie et terrains en friches représentent des habitats favorables à l'accomplissement biologique de plusieurs espèces protégées (oiseaux, reptiles) le long de la voie communale 229.</p> <p>Arbres isolés abritant le Grand Capricorne et le Lucarne Cerf-volant.</p> <p>Ruisseau du Pas d'Hin à proximité, constituant un corridor écologique abritant une espèce de libellule protégée.</p> <p>Terrain en friche accueillant le cistole de joncs (oiseau) et l'Azuré du trèfle (papillon).</p> <p>6 espèces de chiroptères fréquentent la zone d'étude (beaucoup plus large que la parcelle d'implantation) notamment au niveau des haies.</p> <p>Le projet a été adapté pour épargner les zones humides et les habitats d'espèces protégées identifiés.</p> <p><i>Au démarrage du projet, deux solutions ont été envisagées pour la création du giratoire au droit de l'intersection RD 537 et voie communale 229 : giratoire à 3 branches ou giratoire à 4 branches situé plus au sud, qui présentait l'avantage de faciliter la traversée des engins agricoles pour récupérer la voie communale.</i></p> <p><i>Au fil des investigations faune flore, il s'est avéré que cette solution aurait conduit à la destruction d'habitats naturels (une chênaie d'environ 1 000 m<sup>2</sup> et des franges de fourrés et terrains en friches) abritant plusieurs espèces protégées et patrimoniales, notamment des reptiles (Couleuvre d'Esculape, Vipère Péliade, Orvet fragile, Lézard à deux raies).</i></p> <p><i>Cette solution a donc été écartée au profit du giratoire à 3 branches.</i></p>
Réduire	<p><u>Pendant les travaux :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place de dispositifs de limitation des risques de pollution des eaux ;</li> <li>- Adaptation du planning d'intervention au rythme biologique des espèces ;</li> <li>- Mise en défends des zones du chantier et des habitats sensibles ;</li> <li>- Suivi du chantier par un écologue.</li> </ul> <p><u>Projet SNC DERVAL</u></p> <p>Plusieurs mesures d'accompagnement sont prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion raisonnée et différenciée des espaces verts, taille douce des végétaux ;</li> </ul>

Enquête publique relative au projet de la société SNC DERVAL  
pour la construction et l'exploitation d'une plateforme logistique à DERVAL

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion raisonnée de l'éclairage (lutte contre la pollution lumineuse) ;</li> <li>- Conservation des grands arbres présents sur le site et de la haie au nord-ouest ;</li> <li>- Pose d'une clôture anti-amphibiens autour des bassins.</li> </ul> <p><u>Projet de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place de dispositifs pour assurer le déplacement des amphibiens entre site d'hibernation et site de reproduction (crapauducs, passage canadien, grille anti-amphibiens, clôture anti-amphibiens) ;</li> <li>- Absence d'éclairage nocturne sur la voie communale 229.</li> </ul>
Compenser	<p><u>Projet SNC DERVAL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plantation d'une haie champêtre de 165 mètres linéaires en prolongement de la haie conservée et de « mini forêts » accueillantes pour la biodiversité</li> <li>- Engazonnement du bassin de tamponnement des eaux pluviales et plantation d'espèces phytoépurations.</li> </ul>
Suivi	Pas de suivi particulier prévu.

<b>Impact sur le sol et sous-sol, les terres</b>	
Eviter	<p>Le projet sera réalisé sur un sous-sol faiblement perméable.</p> <p>Aucun site potentiellement pollué ne se trouve à proximité immédiate du projet et l'absence de pollution a été vérifiée au niveau du site.</p> <p>Les zones de stockage et d'activités seront imperméabilisées.</p> <p>Les produits dangereux ou potentiellement polluants seront stockés sur rétentions ; les eaux potentiellement polluées collectées dans un bassin étanche.</p>
Réduire	En phase d'exécution du projet, une étude plus poussée des sols est prévue par les deux maîtres d'ouvrage afin de limiter le volume de déblais.
Compenser	<p>L'implantation de l'entrepôt est prévue sur une superficie de 142 676 m<sup>2</sup> prise sur du terrain agricole actuellement cultivé.</p> <p>La Chambre d'Agriculture des Pays de Loire a estimé le montant total des pertes sur 10 ans à 124.992€</p> <p>Pour établir des actions de compensation agricole, elle a organisé une concertation avec les parties prenantes locales en lien avec le maître d'ouvrage SNC DERVAL.</p> <p>L'étude doit être soumise pour avis motivé au préfet du département après consultation de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF).</p>
Suivi	Le Maître d'Ouvrage a la responsabilité de soutenir les projets agricoles validés par la CDPENAF et doit informer régulièrement le Préfet de l'avancement des versements.

<b>Impact sur l'eau (eaux souterraines et eaux de surface)</b>	
Eviter	<p><b>Eaux souterraines</b></p> <p>Le site n'est pas localisé dans une zone de protection de captage des eaux et l'activité SNC DERVAL ne nécessite pas de forage.</p> <p>Bon état quantitatif et chimique de la masse d'eau selon le SDAGE du bassin Loire-Bretagne.</p> <p>La présence d'une pollution des eaux souterraines en droit du site est très peu probable.</p> <p>Le site est localisé en zone non sujette aux inondations de caves, ni remontées de nappes.</p> <p><b>Eaux de surface</b></p> <p>Le site du projet est situé en dehors de toute zone inondable par débordement de cours d'eau.</p> <p>Le ruisseau du Pas d'Hin s'écoule à environ 100 m à l'ouest.</p> <p>La station d'épuration du réseau communal DERVAL-BONDAR a une capacité suffisante pour répondre aux besoins des développements urbain et économique.</p> <p>Les projets sont compatibles avec les orientations du SDAGE Loire-Bretagne et du SAGE du bassin de la Vilaine.</p>
Réduire	<u>Projet SNC DERVAL</u>

	<p>Une partie des eaux pluviales de toiture sera réutilisée dans les sanitaires des bureaux et locaux sociaux, et pour l'arrosage des espaces verts si nécessaire.</p> <p>Les eaux pluviales de voirie seront traitées par des séparateurs d'hydrocarbures avant rejet.</p> <p>Le rejet pluvial sera tamponné pour un événement trentennal ; le retour s'effectuera vers le fossé communal avec un débit limité à 3 L/s/ha.</p> <p>Les eaux d'extinction incendie seront confinées dans un bassin étanche.</p> <p><u>Projet de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL</u></p> <p>La création de 3 bassins de récupération des eaux pluviales de la voirie communale 229 dimensionnés pour le tamponnement pour un événement pluvieux décennal est prévue, avec un débit de rejet limité à 3 L/s/ha.</p> <p>Traitement des eaux de la voirie communale par des cloisons siphonides permettant un abattement des matières en suspensions et des hydrocarbures en sortie des 3 bassins.</p>
Compenser	
Suivi	<p><u>SNC DERVAL</u> : analyse des eaux pluviales dans les 6 mois suivant la mise en service du site et entretien annuel prévu sur les séparateurs à hydrocarbures.</p> <p><u>Communauté de communes</u> : entretien annuel prévu sur les tours de vidange.</p>

<b>Impact sur l'air et le climat</b>	
Eviter	<p>Site implanté au sein du parc d'activités des Estuaires. Aucun Plan de Protection de l'Atmosphère ne s'applique à la zone d'étude.</p> <p>Emissions atmosphériques de la communauté de communes de Châteaubriant-Derval essentiellement imputables au secteur agricole et au transport routier (496 teqCO2).</p> <p>Projet conforme aux orientations du PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial).</p> <p>Pas d'émissions d'odeurs particulières dans le cadre de l'activité de logistique.</p>
Réduire	<p><u>Projet SNC DERVAL</u></p> <p>Isolation thermique des bâtiments.</p> <p>Recherche de la certification BREEAM (very good).</p> <p>La chaufferie de faible puissance, alimentée au gaz naturel, fonctionnera uniquement pour le maintien hors gel des installations.</p> <p>Les climatiseurs des bureaux et locaux sociaux seront entretenus périodiquement.</p> <p>L'éclairage zénithal sera privilégié dans les cellules de stockage et l'éclairage par les baies vitrées dans les bureaux, orientées de façon à profiter des apports solaires en hiver.</p> <p>Les chargements et déchargements des camions s'effectueront moteurs à l'arrêt.</p>
Compenser	
Suivi	<p><u>Projet SNC DERVAL</u> :</p> <p>Conformément à la réglementation, les rejets atmosphériques de la chaudière seront analysés tous les 3 ans avec un premier contrôle quatre mois au plus tard après la mise en service de l'installation.</p>

<b>Impact sur le bruit et les vibrations</b>	
Eviter	<p>La zone d'étude est impactée par les activités tertiaires et le trafic sur la RN 137.</p> <p>Un état initial acoustique a été réalisé en périodes diurne et nocturne, en limite d'exploitation et en zones à émergence réglementée (habitations nord et est, ERP au nord-est). La modélisation acoustique démontre le respect des valeurs limites en ZER ainsi qu'en limite de propriété.</p>
Réduire	<p><u>Projet SNC DERVAL</u></p> <p>Installations techniques annexes localisées dans des locaux clos. Respect des objectifs acoustiques.</p> <p>Vitesse de circulation limitée sur le site.</p> <p>Chargement et déchargement des camions moteurs à l'arrêt.</p> <p>Opérations de manutention uniquement dans le bâtiment de stockage.</p>
Compenser	
Suivi	<p><u>Projet SNC DERVAL</u></p>

Enquête publique relative au projet de la société SNC DERVAL  
pour la construction et l'exploitation d'une plateforme logistique à DERVAL

Mesure acoustique dans les 3 mois qui suivent la mise en service de l'installation puis tous les 3 ans.

<b>Impact sur la gestion des déchets</b>	
Eviter	Sans objet
Réduire	<u>Projet SNC DERVAL</u> Majoritairement des déchets non dangereux (déchets dangereux limités aux opérations de maintenance, collectés avec bordereaux de suivi regroupés dans un registre). Tri sélectif des déchets et recyclage ou valorisation privilégiés.
Compenser	
Suivi	<u>Projet SNC DERVAL</u> Registre déchets et synthèse annuelle.

<b>Impact lumineux</b>	
Eviter	La zone concernée est déjà impactée par l'éclairage existant (éclairage public et industriel).
Réduire	<u>Projet SNC DERVAL</u> Hauteur des mats limitée et éclairage orienté vers le sol et restreint au maximum pour assurer la sécurité des personnes et de la circulation. Pas d'éclairage publicitaire. <u>Projet de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL</u> Pas d'éclairage nocturne de la voie communale 229.
Compenser	
Suivi	Les installations d'éclairage seront régulièrement contrôlées, de par leur fonction sécuritaire.

<b>Impact, à terme, sur la circulation</b>	
Eviter	Le site sera accessible depuis la RN 137 sans traverser le centre-ville des communes alentour. Sur la RN 137 à hauteur de DERVAL, le site contribuera à environ 2,7 % du flux de véhicule total et à 8,1 % du flux de poids lourd (axe privilégié pour 80 % du flux poids-lourds).  La présence d'une voie verte reliant l'Espace Les Echos au centre-bourg fait l'objet d'une étude communale au niveau du croisement avec le chemin rural n° 229.
Réduire	<u>Projet SNC DERVAL</u> 2 accès PL et 2 accès VL permettront de fluidifier la circulation en entrée et sortie de site. Le personnel sera sensibilisé au covoiturage et à l'utilisation des transports collectifs.  <u>Projet de la communauté de communes</u> La création d'un rond-point à l'intersection du chemin rural n°229 et la RD 537 ainsi que l'élargissement du chemin rural afin de permettre le passage des poids lourds contribueront à limiter la circulation par le bourg. Un aménagement spécifique est prévu au droit du croisement entre le chemin rural n° 229 et la voie verte pour maintenir le passage de cette voie.
Compenser	
Suivi	Pas de suivi affiché dans le dossier.

### **3.17.2 EVALUATION DU COUT DES MESURES PRISES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

Les mesures prises, détaillées pour chaque aspect environnemental, permettent de s'assurer que l'entrepôt pourra fonctionner dans le respect des normes environnementales en vigueur.

Les investissements prévus pour la prise en compte de la protection de l'environnement dans le cadre du projet s'élèvent à 1 350 000 €. Il s'agit de :

Type d'investissement	Budget (€ HT)
Intégration paysagère (haies arborées...)	200 000
Dispositif de disconnexion sur l'alimentation AEP	5 000
Bassin de tamponnement des eaux pluviales (étanche)	215 000
Bassin d'infiltration des eaux pluviales (non étanche)	115 000
Vanne de barrage amont du bassin d'infiltration	15 000
2 x Séparateurs d'hydrocarbures	80 000
Bornes de recharge pour véhicules électriques	20 000
Système d'éclairage LED avec horloge crépusculaire	600 000
Production d'eau chaude sanitaire et récupération d'eau de pluie	100 000

En phase travaux, les dépenses liées à la protection de la faune identifiée, aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues, s'élèveront à 34 000 € HT répartis comme suit :

- mise en défends de la zone chantier et des habitats sensibles : environ 26 000 € HT ;
- suivi du chantier par un écologue : 8 000 € HT ;
- dispositifs pour assurer le déplacement des amphibiens entre site d'hibernation et site de reproduction : 13 400 € HT.

En phase d'exploitation, le coût des mesures est évalué à 13 400 € HT.

#### 4. EVALUATION DES RISQUES SANITAIRES

L'évaluation a été réalisée conformément à la Circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à Autorisation.

##### 4.1 BUT DE L'ETUDE

L'analyse et la gestion environnementale des risques sanitaires chroniques consistent à :

- identifier les principales substances émises par l'installation, hiérarchiser celles qui sont susceptibles de contribuer au risque chronique, et vérifier que les techniques de traitement sont adaptées ;
- repérer les principales voies de transfert de ces substances dans l'environnement et les éventuels mécanismes d'exposition des populations ;
- identifier les zones susceptibles d'être particulièrement impactées et les zones à enjeux spécifiques (écoles, zones de culture et d'élevage, zones de baignade...);
- dimensionner réglementairement les conditions et les niveaux d'émission de chacune des substances ainsi que leur suivi ;
- mettre en oeuvre une stratégie de surveillance dans l'environnement de l'installation lorsque cela est jugé nécessaire et pertinent.

##### 4.2 PORTEE DE L'ETUDE ET IDENTIFICATION DES REJETS

###### 4.2.1 Cette analyse sera réalisée sous une forme qualitative.

Le guide sur l'Evaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires » de l'INERIS d'Août 2013, précise que l'évaluation des risques sanitaires concerne l'impact des **rejets atmosphériques** (canalisés et diffus) et **aqueux** de l'installation classée sur l'homme, exposé directement ou indirectement, après transferts via les milieux environnementaux (air, sols, eaux superficielles et/ou souterraines et/ou

chaîne alimentaire ...).

#### 4.2.2 Identification des rejets

##### Les rejets aqueux

Au vu de leurs caractéristiques et des modes de gestion en place, l'impact résiduel des rejets aqueux est considéré comme négligeable. De plus, les principales substances sont des indicateurs de pollution ne présentent pas de risque sanitaire particulier.

##### Les rejets atmosphériques

- Les substances émises par le site se composent essentiellement des gaz de combustion du gaz naturel émanant de la chaudière et canalisé dans la cheminée, ainsi que des gaz d'échappements associés au trafic logistique.
- Les groupes motopompes de l'installation d'extinction automatique et le surpresseur du réseau de poteaux incendie sont des équipements fonctionnant en cas de sinistre sur le site (moins de 500 h/an). En fonctionnement normal, ces installations seront démarrées 4 fois/mois pendant une 1/2h , soit 24 h par an.

#### 4.3 EVALUATION QUALITATIVE DES RISQUES SANITAIRES

**Compte-tenu de ce qui précède, seules les émissions atmosphériques liées au trafic routier et à la chaudière seront prises en compte dans la suite de la présente évaluation des risques sanitaires.**

Au vu des activités et des substances émises, la population de la zone d'étude sera impactée lors d'une exposition par inhalation des composés gazeux et particulaires ou ingestion de composés particulaires émis par l'établissement.

La chaudière d'une puissance thermique relativement faible (3 MW) sera alimentée en gaz naturel, combustible peu polluant. Cet équipement sera relié à une cheminée dont la hauteur (19,95 m), déterminée règlementairement, permettra d'assurer une bonne dispersion des gaz de combustion. Son fonctionnement sera limité à environ 4 380 heures dans l'année : la chaudière sera uniquement utilisée pour maintenir hors gel les cellules de stockage (fonctionnement d'octobre à mars).

##### Les émissions atmosphériques liées au trafic routier du projet

Polluants concernés	Emissions issues du trafic routier du site (t /an)	Situation future	
		Emissions sur la CC Châteaubriant-Derval (t/an)	Part du site sur les émissions totales (%)
CO <sub>2</sub>	515,45	207 515,45	0,25 %
NO <sub>x</sub>	3,51	574,512	0,61 %
SO <sub>2</sub>	0,00056	35,00056	0,002 %
Poussières (PM <sub>10</sub> )	0,130	318,130	0,041 %
NH <sub>3</sub>	0,043	1 972,043	0,002 %
COVNM	0,529	569,529	0,093 %

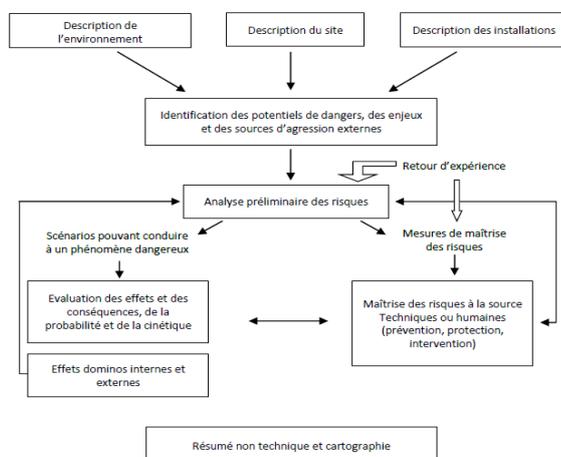
Au vu des estimations de trafic routier, elles représenteront moins de 0,61% des émissions atmosphériques recensées en 2018 sur la Com Com de CHATEAUBRIANT-DERVAL.

**Compte tenu de la nature et des flux annuels rejetés, les rejets atmosphériques du site ne présenteront pas de risque sanitaire significatif pour les populations de la zone d'étude.**

#### 5. ETUDE DE DANGERS

L'étude de dangers rend compte de l'examen effectué par l'exploitant pour caractériser, analyser, évaluer, prévenir et réduire les risques d'une installation. Cette étude identifie les situations accidentelles majeures.

Les grandes étapes de la réalisation de l'étude de dangers sont présentées sur le schéma ci-dessous.



## 5.1 ORGANISATION DE LA SECURITE ET MOYENS DE PREVENTION/PROTECTION

### 5.1.1 ORGANISATION DE LA SECURITE

La politique en matière de sécurité sur le site ainsi que le recensement et l'évaluation des besoins en formation seront fixés par l'équipe de direction. Un responsable environnement/sécurité sera nommé.

Sont précisés dans le dossier :

- les formations prévues pour les personnels ;
- les consignes générales d'exploitation ; les consignes de sécurité ;
- le contrôle des accès ; les plans de prévention et permis feu ;
- les modalités applicables à la maintenance préventive et aux contrôles périodiques ; un tableau joint présente les principales vérifications/contrôles qui seront effectués sur le site ;
- les informations sur les produits stockés ;
- le plan d'urgence.

### 5.1.2 MOYENS DE PREVENTION

Pour SNC DERVAL, la prévention du risque d'incendie consiste en premier lieu à supprimer les causes de son déclenchement en mettant en place des mesures à la fois techniques et organisationnelles.

Les mesures de prévention les plus efficaces sont celles qui s'exercent en amont, dès la conception et la construction des locaux. Elles permettent de mieux prendre en compte l'isolement, la séparation et les distances de sécurité pour empêcher ou limiter la propagation d'un incendie.

La prévention s'applique également sur le choix des matériaux, afin d'assurer la stabilité de la structure et de réduire l'émission de gaz/fumées en cas de sinistre.

Les principales mesures prévues sont détaillées dans le dossier.

### 5.1.3 MOYENS DE PROTECTION

- Les **dispositions constructives** sont rappelées dans le dossier.
- Il en est de même pour les **dispositifs de détection et d'alarme**.

Le système d'extinction automatique d'incendie, de type ESFR (Early Suppression Fast Response) sera

composé de 2 groupes moto-pompes et d'une réserve d'eau de 600 m<sup>3</sup> ; il protégera les cellules de stockage, bureaux, local de sprinklage et locaux de charge d'accumulateurs.

Une détection automatique d'incendie sera mise en place dans les autres locaux (chaufferie ; locaux électriques ; local surpresseur).

Dans les deux cas, il est prévu un report d'alarme sur une centrale SSI et vers la société de télésurveillance ainsi qu'une alarme perceptible en tout point du bâtiment.

- **Dispositif de désenfumage**

Les cellules seront recoupées en plusieurs cantons de désenfumage, chacun étant équipé d'exutoires de fumées et de chaleur en toiture.

- **Issues de secours**

Le nombre de dégagements prévu permet que tout point de l'entrepôt ne soit pas distant de plus de 75 mètres d'un espace protégé, et 25 mètres dans les parties de l'entrepôt formant cul-de-sac.

Deux issues au moins sont prévues dans chaque cellule de stockage d'une surface supérieure à 1 000 m<sup>2</sup>.

## 5.2 MOYENS DE SECOURS ET D'INTERVENTION

### 5.2.1 MOYENS HUMAINS

L'ensemble du personnel sera formé au maniement des moyens de secours et d'intervention avec des recyclages réguliers règlementaires. Une partie du personnel sera formée à l'évacuation en cas d'incendie et en tant que sauveteurs secouristes du travail.

La caserne la plus proche du site est celle de DERVAL, localisée à 1,1 km.

### 5.2.2 MOYENS FIXES D'INTERVENTION

En plus des extincteurs, le pétitionnaire prévoit des robinets d'incendie armés (RIA) et des colonnes sèches installées en toiture, au droit de chaque mur séparatif coupe-feu entre les cellules de stockage, pour permettre une première intervention manuelle d'urgence dans la lutte contre l'incendie.

L'ensemble du bâtiment sera équipé d'une installation d'extinction automatique d'incendie (sprinklage) de type ESFR compatible avec les produits entreposés, notamment les alcools de bouche.

Ces sprinklers ont été développés pour lutter contre les feux de sévérité très élevée, difficiles à maîtriser, mais ils peuvent également être utilisés pour protéger des stockages moins dangereux. Ils sont conçus pour répondre rapidement à un feu en développement et pour produire une projection d'eau violente dans le but non pas seulement de le contenir, comme c'est le cas des sprinklers traditionnels, mais de l'éteindre.

#### Besoins en eau d'extinction incendie

A la demande du SDIS, le besoin a été dimensionné à 540 m<sup>3</sup>/h, soit 1 080 m<sup>3</sup> pour 2 heures d'extinction.

Le réseau public ne pouvant assurer le débit nécessaire, le bâtiment sera équipé d'un réseau autonome alimenté depuis deux réserves en eau d'un volume total de 1 080 m<sup>3</sup>, via un surpresseur.

En complément, 4 aires d'aspiration sont prévues au droit des réserves incendie et 2 aires ont également été ajoutées afin de permettre une réutilisation des eaux d'extinction au niveau du bassin de confinement.

## 5.3 MESURES DE PROTECTION VIS-A-VIS DU RISQUE DE POLLUTION DU MILIEU NATUREL

### 5.3.1 CONFINEMENT DES EAUX D'EXTINCTION INCENDIE

Le volume minimal à prévoir pour la réception des eaux d'extinction incendie est de 3 150 m<sup>3</sup>.

Ce volume sera confiné dans un bassin étanche de 4 730 m<sup>3</sup> dimensionné pour le tamponnement des eaux pluviales des voiries représentant 1 580 m<sup>3</sup> et le confinement incendie pour 3 150 m<sup>3</sup>.

La fermeture d'une vanne permettra le confinement des eaux.

### 5.3.2 MESURES DE PROTECTION EN CAS DE DEVERSEMENT ACCIDENTEL

Différents types de protection sont prévus :

- bacs de rétention pour les alcools de bouche ;
- puisard dans les locaux de charge des batteries pour collecter tout déversement accidentel ;
- stockage dans une cuve aérienne de 1 m<sup>3</sup> installée sur une rétention de fioul domestique ;
- sol béton pour les aires de stockage et de manipulation des produits liquides.

Les produits récupérés en cas d'accident seront éliminés comme déchets.

Des absorbants seront mis à disposition à proximité des stockages de produits liquides.

## 5.4 IDENTIFICATION ET CARACTERISATION DES POTENTIELS DE DANGERS

### 5.4.1. POTENTIELS DE DANGERS LIES AUX PRODUITS

La base logistique permettra le stockage de matières combustibles diverses, pouvant inclure du papier/carton, du bois, des textiles, du plastique ainsi que des alcools de bouche.

Le principal danger lié au stockage de ce type de marchandises est l'**incendie** accompagné d'une **émission de fumées** dont la composition varie selon la nature des marchandises entreposées.

Outre le **risque toxique**, ces fumées présentent également **un risque important de perte de visibilité**.

Il est important de souligner que :

- le projet ne comportera pas de cellule de liquides et solides liquéfiables combustibles ;
- le stockage en entrepôt est majoritairement réalisé sur palettes qui augmentent la charge calorifique du stockage et constituent un facteur important de propagation du sinistre.

### 5.4.2 POTENTIELS DE DANGERS LIES AUX COMBUSTIBLES UTILISES POUR LES INSTALLATIONS

- Le gaz naturel est un gaz extrêmement inflammable. Le principal risque lié est une fuite, qui pourrait être suivie par exemple d'un feu torche en cas d'inflammation immédiate de la fuite, d'une explosion en cas de fuite en milieu confiné.

- Le fioul domestique sera utilisé en faible quantité pour alimenter les moteurs des pompes du système d'extinction automatique d'incendie. Le principal risque associé est une fuite accidentelle susceptible de causer une pollution du milieu naturel.

### 5.4.3 POTENTIELS DE DANGERS LIES AUX EQUIPEMENTS ET ACTIVITES

#### 5.4.3.1 ATELIERS DE CHARGE D'ACCUMULATEURS

Le risque associé est l'émission d'hydrogène lors de la charge des engins de manutention.

Le principal danger lié à ce gaz très inflammable est son accumulation suivie d'une explosion, en cas d'apparition d'une source d'inflammation à proximité (défaillance électrique notamment).

#### 5.4.3.2 PERTE DES UTILITES

La perte des alimentations en électricité du site, en gaz naturel et en eau potable a été étudiée de manière approfondie. Ces pertes éventuelles s'avèrent sans conséquences pour le site.

#### 5.4.3.3 POTENTIELS DE DANGERS D'ORIGINE EXTERNE

- Le risque foudre

Une étude préalable de protection contre la foudre a été réalisée par la société 1G Foudre.

Elle recommande la mise en place d'un Système de Protection contre la Foudre (SPF) pour l'entrepôt considéré dans sa totalité, avec paratonnerres et parafoudres.

Les équipements préconisés par le bureau seront mis en place, suivis et entretenus par le pétitionnaire.

- Autres dangers d'origine externe

L'étude détaillée présentée dans le dossier traite de différents autres dangers d'origine externe. Elle écarte les risques liés aux conditions météorologiques, aux cavités souterraines et aux mouvements de terrain, au retrait-gonflement des argiles et au risque sismique.

Par ailleurs, la zone d'étude est localisée en zone non sujette aux inondations de cave ou remontées de nappe, et en dehors des zones recensées dans l'atlas des zones inondables des affluents de la Vilaine.

Le projet n'intègre ni sous-sol ni cuves enterrées. Ainsi, le risque inondation n'a pas été retenu.

- Risques technologiques

La base de données du site des ICPE recense l'ensemble des installations classées soumises à autorisation ou enregistrement. Aucune ICPE n'est recensée dans l'environnement proche du site (env. 1 km).

A noter, que le site d'implantation n'est inclus dans aucun plan de prévention des risques technologiques prescrit ou approuvé. Ce risque est donc écarté.

Les installations les plus proches sont situées au nord-est du bâtiment, à une altitude supérieure à celle du projet SNC DERVAL, compte tenu du terrain naturel.

Ces entreprises sont essentiellement tournées vers le service. Par ailleurs, au vu des distances d'éloignement du projet vis-à-vis de la limite de propriété, le risque lié aux installations voisines est écarté.

Les canalisations de matières dangereuses se situent à plus de 3 km à l'est (gaz naturel) et plus de 13 km à l'ouest (hydrocarbures). Ces distances sont suffisantes pour prévenir tout risque d'effet domino/projet.

- Risques liés aux infrastructures de transport

*La commune de DERVAL n'est pas desservie par le rail, l'aérodrome le plus proche des installations se trouve à plus de 14 km et aucun cours d'eau navigable n'est recensé au niveau de la zone d'étude.*

Ces différents risques ont donc été écartés.

*Concernant la circulation routière,*

Au regard de la circulaire du 10 mai 2010, la distance maximale de l'agression susceptible d'atteindre une installation en cas de BLEVE d'une citerne routière de GPL de 20 T est de 120 m.

Ainsi, un accident au niveau d'une citerne de transport de GPL sur la RN 137 située au sud-ouest à environ 80 m des parois du bâtiment de la SNC DERVAL, pourrait avoir un effet sur les installations du pétitionnaire.

Mais la probabilité d'un tel accident est de  $1,40.10^{-6}$  accident/an.

## 5.5. REDUCTION DES POTENTIELS DE DANGERS

La possibilité de supprimer ou de substituer aux procédés et aux produits dangereux existants, des procédés ou produits présentant des dangers moindres, a été étudiée. De même que la possibilité de réduire le potentiel présent sur le site sans augmenter les risques par ailleurs.

En conclusion, les mesures que l'exploitant a pu prévoir à un coût économique acceptable ont été prises :

- une stabilité au feu de 60 minutes pour les matériaux de construction ;
- un caractère REI240 au lieu d'une tenue au feu de 2h uniquement imposée pour le mur séparatif isolant les 2 blocs de cellules ;

- il en est de même pour les parois extérieures, hors façades de quais, qui seront rendues coupe-feu 2 heures au lieu d'une simple paroi en bardage métallique.

## 5.6 RETOURS D'EXPERIENCE DISPONIBLES POUR DES INSTALLATIONS COMPARABLES

Au sein de la Direction Générale de la Prévention des Risques du Ministère du Développement durable, le Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industriels (BARPI) est chargé de rassembler et de diffuser les informations et le retour d'expérience en matière d'accidents technologiques. Les éléments recensés sont enregistrés dans la base ARIA (Analyse, Recherche et Information sur les Accidents).

ARIA recense plus de 46 000 accidents ou incidents survenus en France ou à l'étranger soit, à ce jour, environ 1200 nouveaux événements par an.

Une synthèse de l'accidentologie des entrepôts de stockage de matières combustibles réalisée par le BARPI montre que les phénomènes dangereux, non exclusifs les uns des autres, se répartissent de la façon suivante : incendie : 82 % ; rejet de matières dangereuses : 44 % ; explosion : 6 %.

Remarques :

- les départs de feu se produisent dans 22% des cas le samedi ou le dimanche, ainsi que, dans 53% des événements, en période d'activité réduite ;
- les rejets de matières dangereuses concernent plus particulièrement des fumées d'incendie contenant des matières toxiques (combustion des panneaux sandwichs en polyuréthane), des eaux d'extinction qui polluent les cours d'eau, des fuites sur des capacités de stockage ;
- les explosions (6 %) sont principalement liées à l'éclatement d'aérosols ou des bouteilles de gaz alimentant les chariots élévateurs.

La synthèse de l'accidentologie du BARPI met en exergue toute l'importance des mesures préventives de sécurité et recommande les bonnes pratiques dont le pétitionnaire a tenu compte.

## 5.7 EVALUATION DES RISQUES ET DE LEURS EFFETS

L'évaluation détaillée des risques et de leurs effets pratiquée par le pétitionnaire figure dans le dossier.

Dans le domaine de l'entreposage et de la logistique, les retours d'expérience ont montré que l'incendie constituait le risque majeur. Son impact sur l'environnement est estimé par le calcul des flux thermiques qu'il génère. Cette étude s'est appuyée sur la méthode Flumilog.

### 5.7.1. SEUILS DE GRAVITE POUR LES FLUX THERMIQUES

Les valeurs de référence pour les installations classées sont les suivantes (*source : arrêté ministériel du 29 septembre 2005*) :

	Valeurs	Commentaires
Effets sur l'homme	8 kW/m <sup>2</sup>	Seuil des effets létaux significatifs correspondant à la zone de dangers très graves pour la vie humaine
	5 kW/m <sup>2</sup>	Seuil des premiers effets létaux correspondant à la zone de dangers graves pour la vie humaine
	3 kW/m <sup>2</sup>	Seuil des effets irréversibles correspondant à la zone des dangers significatifs pour la vie humaine (brûlure du premier degré au bout d'environ une minute et douleur en une vingtaine de secondes)
	200 kW/m <sup>2</sup>	Seuil de ruine du béton en quelques dizaines de minutes
Effets sur les structures	20 kW/m <sup>2</sup>	Seuil de tenue du béton pendant plusieurs heures et correspondant au seuil des dégâts très graves sur les structures béton
	16kW/m <sup>2</sup>	Seuil d'exposition prolongée des structures et correspondant au seuil des dégâts très graves sur les structures, hors structures béton
	8 kW/m <sup>2</sup>	Seuil des effets domino correspondant au seuil de dégâts graves sur les structures
	5 kW/m <sup>2</sup>	Seuil de destruction de vitres significatifs

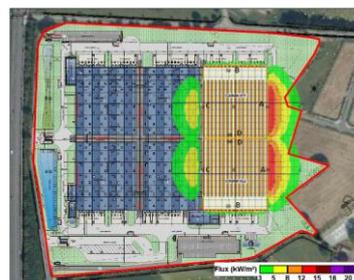
### 5.7.2 SYNTHÈSE DES ACCIDENTS MAJEURS

Suite à l'analyse préliminaire des risques et aux différentes modélisations réalisées, il apparaît **que quatre événements sont susceptibles d'avoir des effets à l'extérieur du site, et de ce fait sont retenus comme accidents majeurs.**

Pour chaque phénomène dangereux retenu, l'exploitant a étudié intensité, probabilité, cinétique et gravité au regard des dispositions de la réglementation. Il a hiérarchisé ces phénomènes à l'aide de la matrice gravite-probabilité définie dans les textes en vigueur.

Accident majeur	Phénomène dangereux	Gravité	Probabilité d'occurrence	Cinétique
AM1	Incendie généralisé des cellules 3 (1510), 1 et 5 (2662)	S	D	Rapide
AM2	Incendie généralisé des cellules 4 (1510), 2 et 6 (2662)	M	D	Rapide
AM3	Incendie de la cellule 5 (2662)	S	C	Rapide
AM4	Incendie de la cellule 6 (2662)	M	C	Rapide

S : Sérieux      M : Modéré      C : événement improbable      D : événement très improbable



Il n'y a pas de phénomène en zone de risque inacceptable ; en revanche l'incendie de la cellule 5 est classé en zone de risque intermédiaire.

Les zones impactées correspondent :

- au bassin d'infiltration des eaux pluviales de de la ZAC des Echos (AM1 et AM3) (surfaces concernées : respectivement 275 et 455 m<sup>2</sup>) ;
- aux parcelles XS 109 et XS 107, faisant partie de l'Espace les Echos, non commercialisées à ce jour (AM2 et AM4) pour une surface de 132 m<sup>2</sup>.

Les effets toxiques liés aux fumées en cas d'incendie ont également été étudiés ; les seuils des effets irréversibles ne sont pas atteints au sol.

La réduction de visibilité pourrait être importante (entre 500 et 1 750 m). Le trafic sur la RN 137 est néanmoins peu susceptible d'être perturbé (altitude de la N137 de 42,35 m NGF contre 45 m NGF pour l'entrepôt).

**En conclusion, il ressort des modélisations réalisées que :**

- le flux de 8 kW/m<sup>2</sup> ne sort pas de la limite de propriété du site ;
- le flux de 5 kW/m<sup>2</sup> (seuil des effets létaux pour la vie humaine) est susceptible d'impacter le bassin d'infiltration des eaux pluviales de la ZAC des Echos au nord-est du site ;
- le flux de 3 kW/m<sup>2</sup> (seuil des effets irréversibles présentant un danger pour l'homme) est susceptible d'impacter au nord-est du site, le bassin d'infiltration des eaux pluviales de la ZAC des Echos ainsi que deux parcelles de la ZAC, non commercialisées à ce jour.

**Pour le pétitionnaire, l'implantation de l'entrepôt est compatible avec la réglementation en vigueur, aucune zone protégée n'étant impactée par les effets thermiques de 3 ou 5 kW/m<sup>2</sup>.**

La circulaire du 4 mai 2007 relative au porter à la connaissance des risques technologiques et maîtrise de l'urbanisation autour des installations classées précise :

**Dans les zones impactées par les effets irréversibles, l'extension de constructions sera possible, mais l'autorisation de nouvelles constructions ne sera autorisée que sous réserve de ne pas augmenter le nombre de personnes exposées.**

**Dans les zones impactées par les effets létaux, toute nouvelle construction est interdite. Les**

**aménagements et extensions d'installations existantes ou de nouvelles installations classées soumises à autorisation sont autorisées, sous réserve de compatibilité au regard des effets dominos et de la gestion des situations d'urgence.**

### 5.7.3 PRINCIPALES MESURES DE MAITRISE DES RISQUES ET MOYENS D'INTERVENTION

Les principales mesures de maîtrise des risques identifiées par l'étude de dangers visent à limiter la survenance de sources d'ignitions, à détecter et lutter contre les incendies, à limiter la défaillance des équipements (vérifications périodiques réglementaires...).

Ces mesures comportent notamment un système d'extinction automatique d'incendie, déjà présenté.

L'ensemble des dispositions constructives prévues figure dans le dossier ; il serait trop long à énumérer ici.

L'établissement dispose des moyens de secours nécessaires. Le dimensionnement des besoins en eaux dans l'étude de dangers aboutit à un volume de 1 080 m<sup>3</sup> pour deux heures d'intervention.

L'engagement sécurité de l'établissement couvre la sécurité des personnes et des biens.

### 5.8 INVESTISSEMENTS POUR LA SECURITE

Type d'investissement	Budget (€ HT)
Installation d'extinction automatique d'incendie (ESFR)	1 300 000
Réseau incendie, incluant la réserve en eau et le surpresseur	450 000
Robinets d'incendie armés	250 000
Protection contre la foudre	60 000
Désenfumage	350 000
Bassin de confinement étanche et moyen de confinement	300 000
<b>TOTAL</b>	<b>2 710 000</b>

### 6. LISTE DES INTERVENANTS SUR LE PROJET

#### MAITRE D'OUVRAGE

- Le maître d'ouvrage, dépositaire de la demande, est la SNC DERVAL (SIRET 908 169 790 00015) est domicilié à PARIS (75008), 8 rue Lincoln. Représentant légal : M. David TAIEB.  
Il est représenté dans le présent dossier par Mme Victoire de TREDERN de la société CASTIGNAC, domiciliée à la même adresse.
- Le 2<sup>ème</sup> maître d'ouvrage impliqué dans le projet est la communauté de communes de CHATEAUBRIANT-DERVAL 6A rue d'Ancenis 44110 Châteaubriant présidée par M. Alain HUNAULT.  
L'interlocutrice principale sur le dossier est Mme Sylvie HOUSSIN.

#### Intervenants

L'étude d'impact a été rédigée par Nicolas MAILLET, Ingénieur Environnement et Risques industriels, et Nicolas LAUWERIERE, Ingénieur Sécurité Environnement, du bureau d'études ICPE - AIRELLES ENVIRONNEMENT 47 rue Ampère 75017 PARIS  
avec le concours de :

#### *Pour le projet SNC DERVAL*

- Juliette HAGUE, Atelier d'architecture, 23 rue de Chaage 77 100 MEAUX, pour les plans ;

- Guillaume SELIER, SOGETI ingénierie, pour l'étude hydraulique et VRD – 387 rue des Champs 76 235 BOIS-GUILLAUME
- L. LEMELLE, REFLEX ACOUSTIQUE pour l'état initial acoustique – REFLEX ACOUSTIQUE 1 rue du Corbel 35 140 SAIN OUEN DES ALLEUX
- Thomas LOUIS, DELHOM Acoustique pour la modélisation acoustique – 86 bis rue de la République 92 800 PUTEAUX
- Ingénierie Protection Foudre - 1G GROUP SAS 6 rue de Genève 69 800 SAINT PRIEST
- NALDEO Technologies et Industries pour l'évaluation des distances d'effets en cas d'incendie ;
- société CDVIA pour l'étude trafic - CDVIA Ouest 13 rue de la Rabotière 44 800 SAINT-HERBLAIN.

*Pour le projet d'aménagement routier porté par la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL, les bureaux d'études :*

- TECAM pour la partie VRD – Agence de Nantes 15 boulevard Marcel Paul 44 800 SAINT-HERBLAIN
- SAFOLIA pour les investigations faune flore ;
- SOCOTEC ENVIRONNEMENT 1 rue Siméon Poisson Campus Ker Lann 35 170 BRUZ pour les investigations relatives aux zones humides et chiroptères.

### **LES SERVICES INSTRUCTEURS**

- de l'autorité environnementale : MRAe, 5 rue Françoise Giroud 44263 – NANTES CEDEX 02
- de l'étude d'impact : DREAL, unité départementale de la Loire-Atlantique, 5 rue Françoise Giroud 44263 – NANTES CEDEX 02
- de la loi sur l'eau : DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) de Loire-Atlantique, service eau environnement – mission coordination cadre de vie, 10 bd Gaston Serpette 44036 – NANTES CEDEX 01
- de l'ARS (Agence Régionale de Santé), 7 boulevard Gaston Doumergue 44 262 NANTES CEDEX 02
- du SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours) de Loire-Atlantique, bureau prévention industrielle, 12 rue Arago 44243 LA CHAPELLE SUR ERDRE

Et, s'agissant de la compensation agricole :

- Chambre d'Agriculture des Pays de la Loire, Pôle Aménagement & Urbanisme Territoire de Loire-Atlantique, Rue Pierre-Adolphe Bobierre La Géraudière 44939 NANTES CEDEX 9
- CDPENAF 10 boulevard Gaston Serpette BP 53 606 - 44 036 Nantes Cedex 01

## **7. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET DES PERSONNES PUBLIQUES ET ASSOCIEES**

### **7.1 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET MEMOIRE EN REPONSE DU PETITIONNAIRE**

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) a été saisie par le Préfet de Loire-Atlantique. Au cours de la séance du 28/08/2023, la MRAe a émis un avis délibéré référencé n° PDL-2022-6329.

En date du 18 octobre 2023, le maître d'ouvrage a transmis le mémoire en réponse à cet avis. Le document de 8 pages répond point par point aux observations et recommandations de la MRAe.

#### **Principaux enjeux identifiés par la MRAe**

Au regard des effets attendus du fait de la mise en oeuvre du projet et des sensibilités environnementales du territoire, les enjeux environnementaux identifiés comme principaux par la MRAe sont :

- la consommation de sols agricoles et l'altération durable de leurs fonctionnalités ;
- la gestion des eaux pluviales au regard de la superficie des zones imperméabilisées ;
- les milieux naturels résiduels ;
- le cadre de vie (paysage et nuisances) ;

- les risques inhérents à l'activité du site, en particulier les risques d'incendie et de pollution.

Dans son avis, la MRAe fait état d'un dossier clair, transparent sur les choix réalisés et proportionné. Il évoque néanmoins un certain nombre de points perfectibles.

- *La date de création (voire, celle du dossier de réalisation), ainsi que le schéma d'aménagement de la ZAC ne sont pas fournis dans le dossier. Ce dernier rappelle uniquement que le périmètre de la ZAC comprend deux sites d'activité répartis de part et d'autre de la RN 137 et que la ZAC avait fait l'objet d'une étude d'impact et d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.*

- *Le dossier explique pourquoi les aspects liés à la gestion des eaux pluviales nécessitent une modification de l'autorisation initialement délivrée. En dehors de cet aspect, il ne fait aucun lien avec les éléments de connaissance, exigences et engagements issus de l'étude d'impact de la ZAC et n'est pas renseigné sur l'avancement de cette dernière.*

- *L'intégration des deux composantes du projet (entreprise logistique et voies publiques) dans l'étude d'impact est pertinente, mais réalisée de façon incomplète. Si le fait de scinder, tout au long de l'approche thématique du dossier, la présentation successive des éléments liés à l'une et à l'autre a le mérite d'une certaine clarté, il affaiblit l'approche d'ensemble de la notion de projet requise au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement.*

- *De même, la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement, définit les seuils pour l'application de la rubrique 2.1.5.0. relative au rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, au regard de « la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet ». Il semblerait donc plus adapté de présenter la somme des deux composantes, pour analyser l'atteinte ou non - par le projet global - des seuils de la nomenclature de la loi sur l'eau.*

- *L'évaluation du coût des mesures ERC est présentée uniquement par grands postes de dépenses et semble ne couvrir que l'investissement initial, à l'exclusion de coûts éventuels en phase de fonctionnement et des coûts relatifs à la composante du projet liée aux aménagements de voirie. De plus, le dossier ne définit que pour certaines thématiques les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées.*

- *L'évaluation des incidences de l'imperméabilisation des sols sur les débits des rejets d'eaux pluviales en aval (enjeux, capacité des réseaux) pour des pluies d'occurrence supérieures à la pluie de dimensionnement des ouvrages de régulation (pluie trentennale) n'est pas menée malgré l'importance des surfaces concernées.*

- *La destination des excédents de déblais, estimés à plus de 50 000 m<sup>3</sup> n'est pas précisée.*

- *Si le dossier affiche une conception du bâtiment logistique dans l'objectif de l'intégration paysagère du projet reposant sur des choix architecturaux et le filtrage des vues qu'offriront les plantations projetées en complément de la structure bocagère résiduelle, l'affirmation selon laquelle le projet sera faiblement perceptible depuis les habitations les plus proches demande à être confortée par davantage de prises de vue du site et de ses abords notamment à hauteur d'homme, en période hivernale et depuis la RN 137.*

- *L'article L171-4 du code de la construction et de l'habitation impose la mise en place de procédés de production d'énergies renouvelables ou de système de végétalisation en toiture. Le dossier exclut la*

*mise en place de panneaux photovoltaïques en raison de la nature des marchandises stockées, comprenant des alcools de bouche, en raison du risque d'incendie. En revanche, la mise en place d'un système de végétalisation n'est pas évoqué.*

- *Le site devrait accueillir 200 salariés. Alors que le dossier évoque des intentions permettant de sensibiliser le personnel au covoiturage et à l'usage des transports collectifs ou du vélo, cela ne conduit pas à limiter le nombre de places de stationnement et ainsi limiter la consommation d'espaces correspondante.*

## **7.2 AVIS DES PPA**

Conformément aux dispositions des articles R.181-18 à R.181-33, les consultations prévues pour la demande d'autorisation environnementale déposée ont été réalisées. Ces consultations, et leurs principales conclusions, sont listées dans le tableau ci-dessous.

S'agissant de la DREAL, un dossier avait été transmis par le pétitionnaire le 8 juillet 2022. Suite à un rejet de cette première demande, le projet a été complété et renvoyé le 26 juin 2023.

Le nouvel avis est daté du 27/9/2023. Pour la DREAL, les éléments fournis sont désormais suffisamment développés pour permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier les caractéristiques du projet d'exploitation de l'installation, sur son site, dans son environnement. Elle note que le dossier de demande peut être estimé complet et régulier, et communiqué au président du tribunal administratif.

Le détail des avis émis par la DREAL, la DDTM, l'ARS et le SDIS figure au point 10 du rapport.

## **7.3 AVIS DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET**

Aucun avis n'a été fourni avant le 8 décembre, date de clôture de l'enquête publique.

# **8. ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

## **8.1 DESIGNATION DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE**

En réponse à la demande du pétitionnaire, déposée le 2 octobre 2023, le tribunal administratif de Nantes a désigné la commissaire-enquêtrice par décision n° E23000179/44 du 5 octobre 2023, en vue de procéder à une enquête publique concernant « l'autorisation de construire et d'exploiter un entrepôt logistique sur le territoire de la commune de Derval ».

## **8.2 PREPARATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

**Plusieurs rencontres préparatoires ont été organisées :**

- Un entretien avec M. le Maire de la commune de DERVAL, le 23 octobre

La rencontre s'est déroulée en mairie de DERVAL, en présence de M. Dominique DAVID, Maire de la commune, de Mme Frédérique MINSSIEUX, Directrice Générale des Services, et d'une stagiaire.

Elle a permis à M. le Maire et à sa collaboratrice de présenter la commune et le territoire, les enjeux du projet et des points techniques liés au dossier. Elle a également été utile pour finaliser les modalités d'accueil de l'enquête publique.

- Un entretien avec les représentants de la communauté de communes de CHATEAUBRIANT DERVAL (Com Com), le 23 octobre

Cet échange a eu lieu dans les locaux de la Com Com, à DERVAL ; M. Romain PRIOU, responsable du

pôle développement économique, et Mme Sylvie HOUSSIN, chargée de mission au sein de ce même pôle, y ont participé. L'entretien a porté sur la stratégie économique de la Com Com, différents points du dossier ainsi que le coût global du projet. Des compléments d'information seront à fournir à la commissaire-enquêtrice.

- Une visioconférence avec les représentants du pétitionnaire, le 25 octobre.

En l'absence de structure matérielle sur site pour SNC DERVAL et compte tenu de l'éloignement de Mme Victoire DE TREDERN, cheffe de projet de la société CASTIGNAC, mandatée par le pétitionnaire, et de M. MAILLET, ingénieur, de l'entreprise AIRELLES ENVIRONNEMENT, tous deux basés à Paris, l'échange a eu lieu en visioconférence.

L'entretien a permis de retracer le cheminement du dossier depuis 2022, le coût global du projet, le trafic routier engendré, l'étude des dangers et en particulier le risque incendie, les travaux et mesures de suivi projetées.

Des compléments d'information seront à fournir à la commissaire-enquêtrice.

### 8.3 COMPOSITION DU DOSSIER MIS A DISPOSITION DU PUBLIC

- **Le dossier de 496 pages complété par 24 annexes comporte :**

Chapitre A : Note de présentation non technique du projet (7 pages)

Chapitre B : **Présentation générale** (pages 1 à 36)

Chapitre C : Etude d'impact sur l'environnement, la santé et étude de dangers (pages 37 à 328)

Chapitre D : évaluation des risques sanitaires (pages 331 à 353)

Chapitre E : évaluation des risques (pages 354 à 494)

#### Les annexes :

annexe 1 plans réglementaires

annexe 2 extrait k-bis

annexe 3 justificatif de la maîtrise foncière

annexe 4 documents d'urbanisme de la commune de DERVAL et compatibilité du projet avec le PLU

annexe 5 notice paysagère

annexe 6 note de dimensionnement des bassins

annexe 7 état initial acoustique

annexe 8 étude acoustique (modélisation)

annexe 9 demande d'avis au maire sur la remise en état

annexe 10 demande d'avis au propriétaire sur la remise en état

annexe 11 plan de toiture et de désenfumage

annexe 12 calcul des besoins en eau et du volume de confinement nécessaire

annexe 13 étude préalable de protection contre la foudre

annexe 14 notes de calcul flumilog

annexe 15 lettre de commande étude de compensation agricole

annexe 16 conformité du projet à l'arrêté ministériel du 11 avril 2017

annexe 17 étude de circulation

annexe 18 étude faune et flore

annexe 19 étude chiroptérologique

annexe 20 plans du chemin rural et de l'intersection : état existant et futur

annexe 21 plan de coupe présentant les colonnes sèches

annexe 22 courrier du Maire de Derval relatif aux rejets d'eaux usées et eaux pluviales

annexe 23 dispersion de fumée

annexe 24 essais flumilog pour la réduction des effets thermiques à l'extérieur du site

- Le recueil des avis administratifs
- Le mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) (8 pages)
- Etude préalable agricole et étude de compensation collective agricole, menée par la Chambre d'Agriculture des Pays de la Loire Atlantique (27 pages).
- Le registre papier.

Le dossier soumis à l'enquête, bien que volumineux et dense, est bien structuré, étayé et rédigé avec clarté. Il répond aux exigences de la réglementation en vigueur. De très nombreux plans, tableaux, représentations graphiques, photographies y sont insérés pour faciliter la compréhension.

## **9. MODALITES ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **9.1 INFORMATION DU PUBLIC SUR L'OUVERTURE DE L'ENQUETE**

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique n° 2023/ICPE/343 a été signé le 11 octobre 2023. L'avis d'enquête sur fond jaune, format A2, a été affiché le 20 octobre 2023 en mairie et sur la parcelle dédiée au projet, située dans la ZAC Les Echos.

L'enquête a également été annoncée le 26 octobre 2023 sur le site Internet de la préfecture de la Loire-Atlantique, accompagnée de l'ensemble des pièces du dossier.

Les avis ont été publiés dans les délais réglementaires dans les annonces légales de la presse régionale « Ouest- France Loire Atlantique » et « Presse-Océan Loire Atlantique » :

1er avis : le 20/10/2023 ; 2ème avis : le 9/11/2023.

### **9.2 VERIFICATION DE L'AFFICHAGE**

L'affichage de l'avis d'enquête a été vérifié une première fois le 23 octobre 2023 par la commissaire-enquêtrice lors de la visite des lieux, puis à l'occasion de chacune des quatre permanences.

### **9.3 PERMANENCES – OUVERTURE ET CLOTURE DE L'ENQUETE**

Conformément aux termes de l'arrêté de M. le Préfet prescrivant l'enquête publique, le dossier relatif au projet et un registre d'enquête publique ont été mis à la disposition du public en mairie de DERVAL, du lundi 6 novembre 2023 à 9h00 au vendredi 8 décembre 2023 à 16h30, soit pendant 33 jours consécutifs aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie.

Le dossier était également accessible depuis un poste informatique installé dans les locaux de la mairie.

La commissaire enquêtrice a tenu 4 permanences en mairie aux dates suivantes :

- lundi 6 novembre 2023 de 09h00 à 12h ;
- jeudi 16 novembre 2023 de 09h00 à 12h ;
- mercredi 22 novembre 2023 de 13h30 à 16h30 ;
- vendredi 8 décembre 2023 de 13h30 à 16h30.

Signature du registre d'enquête et visa des pièces du dossier ont été effectués le 6 novembre, jour d'ouverture de l'enquête publique. La vérification de l'accès donné au public au dossier en ligne a été réalisée le même jour et très régulièrement par la suite pendant toute la durée de l'enquête publique.

En complément des permanences physiques, le public disposait des trois moyens d'expression suivants :

- le registre « papier » disponible dans les locaux de la mairie de DERVAL ;
- le courrier traditionnel à adresser à la commissaire enquêtrice au siège de l'enquête ;
- une adresse courriel dédiée.

#### 9.4. CLIMAT DE L'ENQUETE

L'enquête publique s'est déroulée dans un climat serein.

Les conditions d'accès du public, l'organisation matérielle pour la consultation des éléments du dossier et le dépôt éventuel d'observations par le public ont bénéficié du soutien du personnel municipal. Je tiens à les remercier pour leur disponibilité et leur accueil.

Enfin, il faut souligner la disponibilité et la réactivité aux demandes formulées, qui ont présidé aux relations avec le porteur de projet SNC DERVAL et le bureau d'études associé.

### 10. PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

#### 10.1 SYNTHESE COMPTABLE DES CONTRIBUTIONS

##### **Un premier constat s'impose : l'absence de participation du public aux permanences.**

Les annonces légales ont bien été faites dans les journaux locaux, conformément à la réglementation. L'avis d'enquête publique a été affiché sur le site réservé à la construction de la plateforme et en mairie de DERVAL (panneau extérieur accessible en dehors des heures d'ouverture).

Une information a aussi été donnée par le biais du site internet de la mairie et de la revue communale.

Malgré cela, le public ne s'est pas déplacé. On ne peut que regretter ce constat dans la mesure où l'objectif même de l'enquête est de favoriser l'accès du public à l'information, l'aider à bien comprendre le projet et l'inciter à exprimer sans contrainte, ses appréciations, suggestions et contre-propositions et permettre ainsi la participation de tiers à la décision publique.

Comment expliquer cet état de fait : par le positionnement du projet en ZAC, éloigné des habitations ? Par la nature industrielle de l'entreprise porteuse du projet ? Par l'annulation du projet de contournement de la commune et le sentiment, pour la population, de n'avoir pas été entendue ?

##### **Les contributions**

Deux termes sont utilisés pour analyser les interventions du public. Une contribution correspond à l'avis donné par un contributeur sur le projet considéré par l'enquête publique. Toutefois, une ou plusieurs observations peuvent être formulées dans une même contribution.

##### **• Les contributions du grand public**

3 contributions ont été enregistrées.

Nature des contacts	Durant une permanence	Hors permanence	TOTAL
Nb visites	1		1
Nb d'annotations au registre	1		1
Nb de mails transmis		1	1
Nb de courriers			0
Contributions orales		1	1

Remarque concernant la consultation du dossier en dehors des permanences

Les agents de la mairie n'ont fait état d'aucune visite en dehors des permanences. Quant au site communal, la fréquentation de la rubrique dédiée à l'enquête publique n'a pas pu être fournie.

**Remarque concernant la contribution par mail**

*Un problème, probablement d'origine technique, a perturbé la réception du mail de M. Damien RENAULT. En effet, au moment de la clôture de l'enquête, le vendredi 8/12 à 16h30, aucun mail n'était arrivé sur l'adresse dédiée ; une dernière vérification a été effectuée vers 16h35, toujours dans les locaux de la mairie de DERVAL. Le PV de synthèse a été établi sur la base des contributions connues. Ce n'est que bien plus tard que le message posté à 16h27 et notifiant un avis défavorable au projet a été réceptionné.*

*Pourquoi ce mail n'est-il pas arrivé à 16h27, je l'ignore ; toujours est-il que, dans la mesure où l'heure de clôture était fixée à 16h30, j'ai pris l'avis exprimé en compte et l'ai reporté dans le rapport final, le PV de synthèse ne pouvant plus être modifié à ce moment-là.*

● **La ventilation des contributions par nature**

Afin de faciliter la compréhension et la synthèse des contributions portées à la connaissance de la commissaire enquêtrice, **les avis ont été classés autour de 11 thèmes.**

Thème	Personnes publiques associées (PPA)		grand public	TOTAL
présentation du projet		2	3	5
impact sur l'eau	évacuation des eaux de pluie	2	2	4
	assainissement des eaux usées	3		3
impact trafic			4	4
impact sur les sols		2	1	3
impact climat		2		2
mesures ERC et suivi		3		3
impact paysager		1		1
impact flore		1		1
impact biodiversité			1	1
remise en état du site			1	1
gestion des dangers	évaluation des risques d'incendie	2		2
	dispositions à prendre/lutte contre l'incendie	7		7
	<b>TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>37</b>

**10.2 DETAIL PAR THEME DES CONTRIBUTIONS DE LA MRAe, DES PPA ET DU GRAND PUBLIC**

**Le dépouillement exhaustif conduit aux constats suivants**

Sur les 36 observations formulées, 1 est à considérer comme hors sujet.

Concernant le projet dans son ensemble, **les contributeurs ont très majoritairement émis des avis favorables.**

**Les principaux éléments**

- 5 observations défavorables émanant d'un seul et même contributeur ;
- 10 prescriptions/dispositions à adopter ;
- 57% des remarques formulées par 2 instances : la MRAe (10) et la DREAL (10).

**Les sujets de préoccupations dominants**

- la gestion des risques ;
- la présentation du projet ;
- l'impact sur l'eau au regard de la surface imperméabilisée et l'impact sur le trafic.

**Enquête publique relative au projet de la société SNC DERVAL  
pour la construction et l'exploitation d'une plateforme logistique à DERVAL**

**Liste des observations détaillées**

PPA	Avis émis	contribution	rubrique
<b>MRAE</b>	<b>Avis du 28/08/2023 - favorable</b>		
	Les points perfectibles du dossier :		
	1. mieux concrétiser la notion de projet global en évitant de simplement juxtaposer les éléments relatifs aux deux grandes composantes d'aménagement du projet	C1	présentation du projet
	2. évaluer le bilan des émissions de gaz à effet de serre en intégrant les transports induits sur la zone de chalandise	C2	impact climat
	3. retracer les décisions liées à la ZAC pré-existante et justifier 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.	C3	mesures ERC et suivi
	4. compléter l'étude d'impact par l'analyse des incidences en cas de pluies supérieures à la pluie trentennale	C4	impact eau
	5. présenter le devenir des 50 000 m3 de déblais excédentaires et l'évaluation des incidences des dépôts correspondants.	C5	présentation du projet impact sols
	6. 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.	C6	impact paysager
	7. évaluer le coût des mesures ERC	C7	mesures ERC et suivi
	8. préciser les mesures de suivi projetées.	C8	mesures ERC et suivi
	9. justifier l'absence de mise en oeuvre 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.	C9	impact climat
	10. optimiser la consommation d'espaces liée à la réalisation des places de stationnement.	C10	impact sols
<b>DREAL</b>	<b>Avis du 27 septembre 2023</b>		
	Des remarques non réhabilitaires :		
	1. Transmettre la convention de rejet d'eaux usées domestiques signée entre le pétitionnaire, la commune de Derval et le délégataire d'assainissement collectif.	C11	impact eau
	2. Détailler les calculs justifiant les volumes des bassins de régulation des rejets d'eaux pluviales. Préciser le temps de vidange.	C12	impact eau
	3. Transmettre la convention de rejet des eaux pluviales signée entre le pétitionnaire et la commune de Derval.	C13	impact eau
	être positionnées à une distance de 10 mètres minimum vis-à-vis des parois externes des cellules de l'entrepôt.	C14	gestion des dangers
	5. À partir de chaque aire de mise en station des moyens aériens, doit être prévu un accès de 1,8 m de large aux issues du bâtiment. Préciser les dispositions envisagées pour que les services d'incendie et de secours puissent faire entrer les dévidoirs à l'intérieur des cellules et les faire passer d'une cellule à une autre.	C15	gestion des dangers
	6. Préciser si le système d'extinction automatique d'incendie sera composé d'un ou de 2 groupes motopompes.	C16	gestion des dangers
	7. Faire valider par le SDIS le fonctionnement envisagé des colonnes sèches.	C17	gestion des dangers
	8. Évaluer le débit maximal nécessaire à leur fonctionnement des colonnes sèches.	C18	gestion des dangers
	9. Justifier que les hypothèses prises en compte pour déterminer le terme source dans l'évaluation du risque toxique associé au dégagement de fumées en cas d'incendie sont enveloppes des scénarios étudiés.	C19	gestion des dangers
	10. Justifier l'absence d'évaluation pour un incendie généralisé.	C20	gestion des dangers
<b>DDTM</b>	<b>Avis du 19 septembre 2022 - défavorable (éléments fournis pour mémoire)</b>		
	La DDTM a émis 6 remarques qui concernaient :		
	- la gestion des eaux usées et leur traitement par la station d'épuration de Derval-Bondar ;		
	- la gestion des eaux pluviales de toiture en cas d'incendie (2 observations) ;		
	- les modalités de rejet des eaux pluviales vers le réseau communal en cas de fortes intempéries ;		
	- la situation du projet par rapport à la ZAC ;		
	- le suivi des travaux et l'impact sur la biodiversité.		
	Les 4 premières observations étaient considérées comme réhabilitaires.		
		pour mémoire	
	<b>Avis du 19 juillet 2023 - favorable</b>		
	La DDTM a formulé 2 prescriptions relatives à l'assainissement :		
	- les travaux des postes de refoulement qui déversent et sont à l'aval du projet doivent être prévus et avoir lieu avant le raccordement du projet afin de les mettre en conformité ;		
	- un calendrier devra être fourni dans un délai de 3 mois après la signature de l'arrêté d'autorisation, précisant la concordance des travaux du réseau de collecte avec l'installation du futur entrepôt.	C21	impact eau
	Et une recommandation relative à l'inscription dans l'annexe de l'arrêté d'autorisation, de la cartographie localisant les arbres et bosquets conservés.	C22	impact flore
<b>SDIS</b>	<b>Avis du 11 août 2022 - pas d'opposition</b>		
	Le SDIS estime nécessaire de prendre en compte les dispositions ci-dessous :		
	- s'assurer que les aires de stationnement des échelles aériennes sont situées en dehors du flux thermique de 5 KW/m2 ;		
	- apposer un plan d'intervention à chaque entrée du bâtiment pour faciliter l'intervention des services de secours ;		
	- afficher les consignes de sécurité incendie ;	C23	gestion des dangers
	- à la fin des travaux vérifier l'accessibilité et les aménagements aux points d'eau créés, conjointement avec le SDIS.	C24	gestion des dangers
<b>ARS</b>	<b>Avis du 13 septembre 2022 - favorable</b>		
<b>AVIS DU GRAND PUBLIC</b>			
M. HERVE Yvonnick	La construction de l'entrepôt va imperméabiliser les sols. Quelles dispositions seront prises pour maîtriser le risque d'inondations en cas de fortes pluies ?	C25	impact eaux
La Cornillais	Le bassin d'eaux pluviales actuel déborde régulièrement et vient s'écouler dans les cours et garages, et même dans la maison. Quelles sont les mesures envisagées ?	C26	impact eaux
	L'entrepôt logistique va générer un fort trafic de poids lourds et autres véhicules ; qu'en sera-t-il du trafic routier rue des Carriers ?	C27	impact trafic
	Et où passeront les camions à destination de Redon ?	C28	impact trafic
Mme CASSAGNE	L'entrepôt logistique va générer un fort trafic de véhicules ; qu'en sera-t-il du trafic routier rue des Carriers ?	C29	impact trafic
crèche BetB Rue des Carriers	Quel est le calendrier prévisionnel de mise en service de l'entrepôt ?	C30	présentation du projet
M. Damien RENAULT	De tels entrepôts devraient être positionnés près de voies ferrées, lesquelles n'existent pas ici, sauf à rouvrir des voies qui passaient à proximité voici bien longtemps, mais évidemment le projet ne prévoit pas une telle réouverture. Ce projet constitue un gaspillage de foncier.	C 31 C 32	présentation du projet impact trafic impact sols
	Le projet alimente l'importation de biens manufacturés et non la réindustrialisation.	C 33	présentation du projet
	Le bâti ne semble pas présenter de flexibilité d'usage à l'avenir	C 34	remise en état du site
	L'emplacement du rond point envisagé peut concerner des parcelles qui ont fait l'objet d'une protection en tant que zone humide.	C 35	impact biodiversité
	Le remblais d'une prairie humide de l'autre côté du ruisseau est resté sur les parcelles de chaque côté du ruisseau et est constitué partiellement de déchets, notamment du composite.	C 36	hors zone d'étude

Les interrogations et demandes listées ci-dessus considèrent à la fois :

- les observations du public ;
- les avis exprimés par la MRAE et les Personnes Publiques Associées.

### 10.3 MEMOIRES EN REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

Le procès-verbal de synthèse (*n'ayant pas pu intégrer la contribution de M. Damien RENAULT- pour rappel*) a été remis et commenté lors de l'entrevue du 15 décembre 2023 dans les locaux de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL, en présence de Mme Victoire de TREDERN, cheffe de projet et mandatée par le pétitionnaire, de M. Romain PRIOU, responsable du pôle développement économique de la communauté de communes et de Mme Sylvie HOUSSIN, chargée de mission au sein de ce même pôle.

Le document a été fourni au porteur de projet sous formats papier et électronique pour en faciliter le traitement. Un exemplaire du procès-verbal a également été transmis à M. le Maire de la commune de DERVAL, pour réponse.

En application de l'article R 123-18 du Code de l'Environnement, j'ai invité le pétitionnaire à produire et à m'adresser par mail un mémoire en réponse à ce procès-verbal de synthèse dans un délai de 15 jours à compter de ce jour soit, au plus tard, le 29 décembre 2023.

Les réponses ont été transmises le 21 décembre pour les questions et demandes formulées auprès du pétitionnaire et de la Mairie de DERVAL, le 26 décembre pour celles concernant plus particulièrement la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL ainsi que le 27/12 en réaction aux observations de M. RENAULT. Je tiens ici à remercier tous les interlocuteurs de leur réactivité.

### 10.4 ANALYSE PAR THEME DES REPONSES FOURNIES

**Présentation du projet** - Contributions C1 ; C30 ; C31 ; C 33

- **La demande C1** se rapporte à la notion de projet global associant les deux composantes, SNC DERVAL pour la construction de la plateforme logistique et communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL (Com Com) pour les aménagements routiers.

#### **Réponses fournies par SNC DERVAL**

*Le projet est porté par deux maîtres d'ouvrage distincts, la SNC DERVAL d'un côté et la Com Com 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 incidences de chaque sous composante du projet global ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et compensation prévues par chacun des deux maîtres d'ouvrages.*

#### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

Le dossier fourni par le pétitionnaire intègre bien la notion de projet global avec un niveau d'investigation différent des chapitres de l'étude d'impact, proportionné aux enjeux des aménagements réalisés pour chaque maître d'ouvrage.

Remarque : les routes départementales relevant de la compétence du conseil départemental, un accord formel de la collectivité territoriale est donc nécessaire pour la création du giratoire. Cet accord a été fourni en cours d'enquête.

- **L'observation C30** se rapporte au calendrier prévisionnel de mise en service de l'entrepôt.

### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

Il est difficile, à ce jour, de déterminer une date butoir pour la mise en service du site.

S'agissant de SNC DERVAL, le calendrier général de l'opération n'a pas pu être fourni pour plusieurs raisons. La concrétisation de la promesse de vente de la parcelle est tributaire de l'avis donné par le Préfet pour l'autorisation environnementale ; le lancement de la construction du projet SNC DERVAL est conditionné à la validation de l'investisseur en lien avec la commercialisation du projet.

Concernant les aménagements routiers portés par la Com Com, le projet a été acté et le budget correspondant voté. En revanche, les aspects opérationnels liés aux travaux de voirie seront soumis à validation finale de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL avant d'être engagés et, à ce jour, seul le calendrier des études préalables a pu être fourni.

- Pour l'auteur de l'**observation C 31**, de tels entrepôts devraient être positionnés près de voies ferrées, lesquelles n'existent pas ici, sauf à rouvrir des voies qui passaient à proximité voici bien longtemps.

### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

Effectivement le projet n'évoque pas la réouverture d'une voie ferrée. L'ensemble du dossier a été bâti en tenant compte des infrastructures existantes.

- Pour l'auteur de l'**observation C 33**, le projet alimente l'importation de biens manufacturés et non la réindustrialisation.

### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

Les futurs utilisateurs de la plateforme ne sont pas encore connus. Par ailleurs, le projet vise la création de 200 emplois pour assurer le fonctionnement au quotidien de cette entreprise de service qui permettra probablement à un certain nombre d'industries de fonctionner.

### **Impact sur l'eau** - Contributions C4 ; C11 ; C12 ; C13 ; C21 ; C25 ; C26

Les contributions sont de deux natures : celles qui ont trait à l'évacuation des eaux de pluie d'une part et celles qui se rapportent à l'assainissement d'autre part.

- **L'évacuation des eaux de pluie liée à la construction de la plateforme logistique SNC DERVAL**

*Les surfaces imperméabilisées pour le projet SNC DERVAL représentent un total de 103 856 m<sup>2</sup>. Le pétitionnaire a détaillé les mesures prises pour l'évacuation des eaux de pluies, les dispositifs prévus pour empêcher la pollution des milieux naturels, le calcul de capacité des bassins d'infiltration et de confinement. Leur dimensionnement est prévu pour un évènement d'occurrence trentennale.*

### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

L'impact sur l'eau a été pris en compte de manière approfondie par SNC DERVAL. Les bassins sont capables d'absorber des pluies d'occurrence 50 ans sans débordement alors que les exigences du SDAGE portent sur des pluies d'occurrence décennale. Les équipements prévus visent à prévenir un éventuel transfert de pollution vers le milieu naturel.

- **Les aménagements routiers portés par la Com Com** vont également participer de l'imperméabilisation des sols et contribuer à un ruissellement accru des eaux de pluie polluées. Des équipements sont prévus en accompagnement de l'élargissement du chemin communal ; en revanche les conditions actuelles d'évacuation directe vers le fossé existant seront maintenues pour le giratoire à créer dans la mesure où la surface imperméabilisée par les travaux ne sera pas augmentée. Compte tenu de l'augmentation du trafic, les rejets de toutes les matières déposées sur la voirie seront plus nombreux. Les fossés situés en bordure de voirie permettront de retenir une partie des polluants (un

linéaire de 100 m de fossé enherbé permet de retenir jusqu'à 65 % des matières en suspension véhiculées par les eaux pluviales).

S'agissant du nouveau giratoire, quelles solutions seraient envisageables pour limiter le déversement dans le fossé des 35% des matières polluantes déposées sur la voirie ?

**Réponse de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL**

*La pollution des eaux pluviales est majoritairement de forme particulaire. La solution la plus adaptée pour traiter une telle pollution est la décantation. Elle se fera au niveau des fossés et des bassins de rétention. A ce jour, c'est la technique couramment mise en oeuvre pour rejeter des effluents d'eaux pluviales de voiries moins chargés dans le milieu naturel. Dans le cadre du projet, ces eaux collectées par les fossés sont ensuite dirigées vers les différents bassins de rétention des eaux pluviales qui assurent également un traitement par décantation des matières en suspension.*

**Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice**

La commissaire-enquêtrice prend acte de la réponse fournie, particulièrement argumentée.

- **Une habitation proche du futur site SNC DERVAL** voit ses cours, garages et même la maison régulièrement inondés en cas de fortes pluies. Son propriétaire invoque un débordement bassin d'orage. Comment expliquer ce constat ? Quelles sont les mesures envisagées ?

**Réponse de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL**

*Le registre d'enquête fait état d'un débordement du bassin d'orage actuel du Lotissement des Echos entraînant des inondations dans cette habitation. Vu l'absence d'éléments probants d'un lien de cause à effets, impliquant un bassin d'orage non concerné par le projet visé, il semble difficile d'envisager des mesures particulières. Le bassin ciblé est régulé pour respecter un débit de sortie de 3l/s/ha. Le rejet est assuré dans le fossé opposé à celui situé du côté de l'habitation.*

*Cette habitation se situe à proximité immédiate d'une zone humide dont le bassin versant d'alimentation semble être plus large que le seul rejet du bassin d'orage des Echos.*

**Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice**

La commissaire-enquêtrice prend note de la réponse apportée.

- **Concernant le réseau d'assainissement,**

**La commune de DERVAL** vient de relancer la réalisation du diagnostic et du schéma d'assainissement. Une première consultation menée début 2023 s'était avérée infructueuse. La DDTM a formulé 2 prescriptions à ce sujet se rapportant plus particulièrement aux travaux sur les postes de refoulement et à la concordance des travaux portant sur le réseau de collecte avec l'installation du futur entrepôt.

- **S'agissant du conventionnement avec le pétitionnaire (C11 et C13)**

La commune de DERVAL a fait savoir la convention de rejet des eaux pluviales à signer entre le pétitionnaire et la commune est en cours d'élaboration.

Par ailleurs, le délégataire a élaboré un projet de convention de rejet d'eaux usées domestiques à signer entre le pétitionnaire, la commune de DERVAL et le délégataire d'assainissement collectif. La commune est favorable à ce projet qui pourra être proposé à la validation du prochain conseil municipal.

**Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice**

La commissaire-enquêtrice prend note des avancées mentionnées.

**Impact sur le trafic** - Contributions C27 ; C28 ; C29 ; C31

Les habitants s'interrogent sur le trafic routier rue des Carriers qui se situe en limite de parcelle pour le projet SNC DERVAL, ainsi que sur la circulation des poids lourds au sein du bourg.

#### Réponses fournies par les maîtres d'ouvrage

- La rue des Carriers sera interdite à la circulation des poids lourds.
- Les études menées au cours de l'étude évaluent l'augmentation de trafic sur la RD 537 qui traverse le bourg à 200 véhicules/jour, deux sens confondus (il s'élève à 3 520 véhicules/jour actuellement ; 3 720 dans le futur prévisionnel).

#### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

Les maîtres d'ouvrages, et la Com Com en particulier, ont pleinement pris en compte l'augmentation du trafic et adopté les mesures évitant les passages accrus dans le bourg.

Pour pouvoir faire face au développement de la ZAC, le réaménagement du chemin communal a été calculé pour absorber une circulation prévisionnelle de 980 véhicules/jour, deux sens confondus, en lieu et place des 180 qui empruntent actuellement cette voie.

S'agissant de la question qui porte sur le trajet des camions à destination de Redon, il appartient au maître d'ouvrage d'y répondre.

Le bureau d'études chargé de l'évaluation du trafic estime à 10% le ratio de PL empruntant le bourg en direction de Redon, soient 20 camions supplémentaires par jour.

Enfin, concernant l'observation C 31, la réponse a déjà été apportée au regard du thème « présentation du projet ».

#### **Impact sur les sols** – Contribution C5 ; C10 ; C 32

- La contribution C5 se rapporte au devenir des 50 000 m3 de déblais excédentaires et l'évaluation des incidences des dépôts correspondants.

#### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

Le point du dossier se rapportant à la phase des travaux est à approfondir. Beaucoup de questions restent en suspens. Pour SNC DERVAL l'écart déblais/remblais représenterait un excédent d'environ 52 000 m3 entièrement géré à la parcelle pour rehausser l'assise de la plateforme logistique.

Les aménagements routiers de la Com Com quant à eux, nécessiteraient l'évacuation d'environ 5 900 m3 de déblais pour l'élargissement du chemin rural et 1 850 m3 pour la création du giratoire. Le devenir de ces volumes de déblais est à préciser.

- Et la C10 à la consommation d'espaces associée à la réalisation des places de stationnement.

#### Réponse SNC DERVAL :

*La commune est peu desservie par les transports en commun. 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.*

#### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

La commissaire-enquêtrice prend acte de la réponse apportée et soutient le pétitionnaire dans l'encouragement des salariés à pratiquer le covoiturage et le vélo.

- Pour l'auteur de la **contribution C 32**, ce projet constitue un gaspillage de foncier.

#### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

La création de la plateforme logistique est prévue sur deux parcelles agricoles actuellement cultivées.

Le projet est soumis à étude préalable de compensation agricole car :

- il a une emprise définitive sur un foncier affecté à l'activité agricole ;
- il est soumis à étude d'impact systématique ;
- la surface prélevée par le projet (14,26 ha) est supérieure au seuil départemental (2 ha).

Les modalités de compensation ont été travaillées avec les différentes parties prenantes et la décision du Préfet, sur avis de la CDPENAF, est attendue.

#### **Impact sur le climat** – Contributions C2 ; C9

Il est demandé au pétitionnaire d'évaluer le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) en intégrant les transports induits sur la zone de chalandise.

Par ailleurs, l'absence de mise en oeuvre des obligations du code de la construction et de l'habitation visant à limiter l'impact climatique des projets est à justifier.

#### Réponse SNC DERVAL

- *La plateforme logistique vise à constituer une offre immobilière à destination des entreprises intéressées, il est donc prématuré d'évaluer les émissions de GES, tant qu'aucune entreprise intéressée ne s'est manifestée.*
- *Le stockage d'alcools de bouche dans l'entrepôt, considéré comme présentant des risques, permet à l'exploitant de ne pas installer de panneaux photovoltaïques.*

#### **Proposition 1 de SNC DERVAL**

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

#### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

Concernant l'émission de GES, le pétitionnaire fait état d'un retour d'expérience sur d'autres plateformes logistiques, ce qui, pour des sites équivalents en surface, permet d'estimer les émissions à 20 615 tonnes de CO2 équivalent.

S'agissant de la végétalisation de la toiture, la commissaire-enquêtrice prend note de la réponse apportée par SNC DERVAL et valide la proposition.

#### **Mesures ERC et suivi** - Contributions C3 ; C7 ; C8

Il est demandé au pétitionnaire 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. L'évaluation des mesures ERC est à chiffrer et les mesures de suivi

projetées à préciser.

#### Réponse SNC DERVAL

*Après avoir rappelé que les informations retraçant les décisions liées à la ZAC pré-existante figuraient dans le dossier d'enquête publique, le pétitionnaire démontre que le projet est en accord avec les mesures ERC identifiées en 2012.*

*Le coût des mesures initiales pour la mise en service de la plateforme est estimé à 1 350 000 €. Elles ont été détaillées dans le dossier.*

*S'agissant du suivi, les précisions apportées en cours d'enquête sont les suivantes :*

*Impact sur l'eau : entretien annuel prévu sur les séparateurs à hydrocarbures et réalisation d'une mesure sur les eaux pluviales dans les 6 mois suivant la mise en service ;*

*Impact sur l'air : mesure tous les 3 ans des rejets atmosphériques de la chaudière ;*

*Impact bruit : mesure acoustique dans les 3 mois après la mise en service de l'installation puis tous les 3 ans.*

#### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

Les informations fournies précisent les mesures initiales ERC. Le suivi prévu correspond à des contrôles périodiques.

#### Communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL

Faudrait-il envisager une mesure régulière de pollution des eaux de ruissellement afin de ne pas aggraver la qualité du ruisseau du Pas d'Hin et en vue de réfléchir à la mise en place de mesures de réduction de cette pollution ?

#### Réponse Com Com

*Compte-tenu de la nature classique des travaux routiers envisagés et de la mise en place de bassins d'orage faisant office également de décantation (et donc apportant un traitement complémentaire aux rejets actuels), nous n'identifions pas, à ce jour, d'aggravation de la qualité du ruisseau. Cependant, le dossier Loi sur l'eau ayant trait aux travaux routiers envisagés et qui sera déposé prochainement, étudiera ce point et analysera la pertinence de mettre en place des mesures.*

#### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

La commissaire-enquêtrice prend note de la réponse fournie et du dépôt du dossier IOTA à venir.

#### **Impact paysager** – Contribution C6

Il est demandé au pétitionnaire de compléter l'étude par une démonstration plus aboutie de l'impact paysager du projet par rapport aux habitations les plus proches et la RN 137.

#### Réponse SNC DERVAL

*Le pétitionnaire a fourni des insertions paysagères présentant l'impact du site sans l'écran offert par les arbres à feuilles caduques et rappelé les mesures ERC prévues.*

**Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice** : les éléments fournis sont complets.

#### **Impact flore** – contribution C22

Il s'agit là d'une recommandation relative à l'inscription dans l'annexe de l'arrêté d'autorisation, de la cartographie localisant les arbres et bosquets conservés.

#### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

La mesure proposée est destinée au rédacteur de l'arrêté préfectoral.

#### **Impact biodiversité** – contribution C 35

L'emplacement du rond-point envisagé peut concerner des parcelles qui ont fait l'objet d'une protection en tant que zone humide.

#### Réponse de la communauté de communes

*La zone évoquée par M. Damien RENAULT dans son courrier est bien identifiée par la Communauté de Communes mais elle n'est pas concernée par le projet. Elle se situe en dehors du périmètre de l'opération.*

#### **Gestion des dangers** - Contributions C14 ; C15 ; C16 ; C17 ; C18 ; C19 ; C20 ; C23 ; C24

Sur les 9 observations formulées, 7 émanent de la DREAL et 2 du SDIS. Elles ont trait aux normes à respecter pour permettre l'accès des services de secours aux locaux, au fonctionnement du système d'extinction automatique d'incendie, ainsi qu'à l'affichage des consignes et plan d'intervention.

Deux questions complémentaires se rapportent aux modalités d'évaluation des impacts liés à un incendie.

*Réponse SNC DERVAL*

*Dans un mémoire en réponse transmis le 20 novembre 2023, le pétitionnaire a répondu point par point aux remarques de la DREAL.*

[Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice](#)

Les éléments fournis sont détaillés et complets.

**Remise en état du site** – contribution C 34

Le bâti ne semble pas présenter de flexibilité d'usage à l'avenir.

[Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice](#)

Un chapitre entier du dossier est consacré à la remise en état du site, et donc à d'autres usages potentiels.

**Contribution hors sujet** – C 36

Le remblais d'une prairie humide de l'autre côté du ruisseau est resté sur les parcelles de chaque côté du ruisseau et est constitué partiellement de déchets, notamment du composite.

[Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice](#)

La zone d'étude ne couvre pas la partie géographique évoquée.

## **10.5 QUESTIONNEMENTS DE LA COMMISSAIRE-ENQUETRICE ET REPONSES APORTEES PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE**

Seules apparaissent ici les questions qui n'auraient pas déjà été évoquées dans les items précédents.

### **10.5.1 Questions concernant directement SNC DERVAL**

- Gestion des dangers

Suite à l'analyse préliminaire des risques et aux différentes modélisations réalisées, il apparaît que quatre événements associés à l'incendie d'une ou plusieurs cellules de stockage sont susceptibles d'avoir des effets à l'extérieur du site.

Les zones impactées hors limites du site correspondent :

- au bassin d'infiltration des eaux pluviales de de la ZAC des Echos (surfaces concernées : respectivement 275 et 455 m<sup>2</sup>) ;
- aux parcelles XS 109 et XS 107, faisant partie de l'Espace les Echos, non commercialisées à ce jour pour une surface de 132 m<sup>2</sup>.

Quelles alternatives pourraient être envisagées par le pétitionnaire pour éviter la mise en danger des personnes et structures extérieures au site ?

Réponse apportée

*La SNC DERVAL a dans un premier temps, cherché à durcir les dispositions constructives de l'entrepôt en prévoyant une paroi coupe-feu 4 heures (REI 240) en façade nord-est, cette solution n'a pas permis de réduire les effets thermiques à l'extérieur de la limite de propriété, elle n'a donc pas été retenue.*

*Dans un second temps, une réduction de la hauteur de stockage à 10 m de hauteur (contre 12 m) sur une bande de 10 m de largeur à compter de la façade nord-est a été envisagée, cette solution n'a pas non plus démontré son efficacité et limiter la hauteur de stockage sur une largeur plus importante compromettrait la rentabilité du projet et les opportunités pour trouver des utilisateurs capables de supporter cette contrainte. En troisième lieu, nous avons décidé d'augmenter la stabilité au feu des pannes des cellules 5 et 6 de 15 à 30 minutes. Cette modification apporte un bénéfice minime sur les effets thermiques ressentis à l'extérieur du site, elle a donc été retenue par la SNC DERVAL.*

*Enfin, pour terminer, il faut rappeler qu'une installation d'extinction automatique d'incendie est prévue dans le cadre de ce projet, dans l'ensemble des cellules de stockage. Cette installation sera dimensionnée conformément aux référentiels normatifs en vigueur afin de pouvoir éteindre un départ de feu. L'entretien périodique de cette installation sera effectué par le locataire, des essais hebdomadaires seront réalisés ainsi que deux vérifications semestrielles par année.*

### **Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice**

La commissaire-enquêtrice prend note des études effectuées pour éviter la mise en danger des personnes et structures extérieures au site. Au vu de l'arrêté Ministériel du 11/04/2017 modifié relatif aux prescriptions générales, l'implantation de l'entrepôt logistique est compatible avec son environnement. Il conviendra d'être particulièrement vigilant à l'information des futurs occupants des parcelles encore non commercialisées ainsi que des intervenants sur le bassin d'infiltration des eaux pluviales de de la ZAC des Echos ( Circulaire du 04/05/2017 relative au porter à la connaissance des risques technologiques et maîtrise de l'urbanisation).

- Un plan d'opération interne (POI)

Ce document est obligatoire pour les installations classées SEVESO. Bien que non concernée, j'encourage l'entreprise SNC DERVAL à établir un tel plan pour pouvoir faire face à différents scénarii liés à la problématique des risques majeurs.

#### Réponse apportée

*La SNC DERVAL prend bonne note de la recommandation et évaluera avec les services de secours la nécessité ou non de mettre en place un tel dispositif.*

*Dans tous les cas, un plan de défense incendie, tel que prévue par le point 23 de l'arrêté du 11 avril 2017 encadrant le fonctionnement des entrepôts couverts sera réalisé.*

### **Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice**

La commissaire-enquêtrice prend acte de la réponse apportée.

## **10.5.2 Questions concernant directement la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL**

- **Impact sur l'eau**

Les eaux pluviales du bassin versant 4 dont le coefficient d'imperméabilisation est réduit par rapport à la situation actuelle seront évacuées dans le fossé existant, dans les mêmes conditions qu'actuellement, donc sans traitement préalable malgré la croissance du trafic sur la RD 537.

Quels éléments justifient cette absence de traitement préalable alors que la pollution liée à un trafic accru va augmenter en conséquence ?

#### **Proposition 1 de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL**

**Nous proposerons de collecter le volume d'eaux pluviales générées par la surface imperméabilisée du giratoire et de l'orienter vers le bassin d'eaux pluviales n°3 qui sera alors redimensionné. Cela permettra d'assurer un traitement par décantation supplémentaire à la situation actuelle. L'ensemble des eaux**

**pluviales du projet sera donc collecté et traité via le réseau de fossés et les ouvrages mis en place.**

### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

La commissaire-enquêtrice prend acte de la réponse apportée et valide la proposition.

- **Impact faune flore**

Une demande de dérogation pour les espèces protégées sera à déposer.

#### Réponse de la Com Com

*Le projet de réfection de la route et de la création du giratoire a été conçu dans un objectif de ne pas détruire des espèces protégées et de ne pas toucher à leur habitat, comme décrit dans les mesures d'évitement figurant dans le rapport environnemental.*

*Par ailleurs, lors de l'analyse du rapport, les services de l'Etat n'ont pas fait état dans leurs avis de remarques concernant une potentielle demande de dérogation pour les espèces protégées.*

### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

Effectivement, les services de l'Etat ne mentionnent pas une telle demande. La commissaire enquêtrice prend donc en compte la réponse apportée.

- **Impact sur les nuisances sonores**

La création du giratoire à 3 branches prévue dans le cadre du projet de réaménagement routier impacte directement une maison d'habitation. Au vu du trafic prévisionnel, les nuisances sonores seront conséquentes.

Quelles sont les mesures envisagées pour préserver les habitants de ces nuisances ?



#### Réponse de la Com Com

*Le tronçon de la RN est classé en catégorie 2 dans les infrastructures de transports terrestres pour laquelle la zone affectée par le bruit s'étend à 250m de part et d'autre de la voie. L'habitation est incluse dans le périmètre où elle est soumise à 60-65 dbA en journée et 50 dbA en nocturne.*

*Les mesures pouvant préserver les habitants de ces nuisances envisagées concerneront directement le fonctionnement de la plateforme logistique dont les horaires de fonctionnement du site seront les suivants : du lundi au vendredi de 5 h 00 à 22 h 00.*

### Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice

Le trafic routier est à ce jour estimé à 1 900 véhicules par sens par jour ouvré en période diurne sur la portion impliquant l'habitation dont 13% sont des poids lourds (soit environ 247 poids lourds).

La voirie sera dimensionnée pour supporter un trafic journalier par voie et par sens de circulation de 395 poids-lourds avec un taux de croissance de 1% par an, pour une durée de service de 20 années.

La question posée reste en suspens, les éléments de réponse apportés n'étant pas satisfaisants.

- **Phasage et impact des travaux**

La requalification de la voie communale nécessitera l'évacuation d'environ 5 900 m<sup>3</sup> de déblais et 1 850 m<sup>3</sup> pour la création du giratoire. Il est prévu d'utiliser des camions bennes standard permettant le transport d'environ 10 m<sup>3</sup> de déblais/voyage. Cela représenterait environ 7 750 m<sup>3</sup> soit un trafic de 775 camions (environ 84 camions/jour pour le chemin communal et 26 poids lourds/jour pour le giratoire).

Quelles solutions autres sont envisageables pour le transport des terres afin de limiter le trafic ?

Réponse de la Com Com

*La volumétrie des déblais n'est actuellement pas définitive. Celle-ci dépendra de la qualité de la structure routière permettant ou pas un retraitement in situ limitant considérablement le volume de déblais. De plus, le volume des déblais sera également à affiner en phase APD, car une partie de ces remblais pourra être réutilisée en remblais pour la création du giratoire en fonction de la qualité de ceux-ci.*

**Proposition 2 de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL**

**En dernier ressort, pour diminuer la rotation des camions, la consultation des entreprises pour la réalisation des travaux et notamment du terrassement demandera l'utilisation de semi-remorques avec 3 essieux qui permettent de charger environ 15m<sup>3</sup> en lieu et place à des 10 m<sup>3</sup> prévus initialement, dans la mesure où la manoeuvre de ces engins sera possible sur la zone de chantier.**

**Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice**

La commissaire-enquêtrice note la prise en compte de la demande formulée et valide la proposition.

**10.5.3 Questions destinées à la commune de DERVAL**

**Les réponses aux questions relatives au conventionnement pour le rejet des eaux pluviales et des eaux usées ont déjà été traitées au point 10.4.**

**Jonction liaison douce/chemin communal requalifié**

La ZAC des Échos est desservie par une voie verte qui permet aux piétons et aux cyclistes de rejoindre le centre-bourg de DERVAL. Cette voie croisera le chemin rural redimensionné pour supporter un trafic journalier de 395 poids-lourds par sens de circulation.

Des écluses axiales et panneaux « stop » sont prévus dans le projet afin de freiner/stopper les poids lourds à l'intersection avec la voie verte. Permettront-ils de maîtriser le risque de collision entre cyclistes et véhicules ? Une autre alternative est-elle envisageable pour le passage de la voie verte en toute sécurité ?

Réponse apportée :

*Les poids-lourds seront ralentis par une chicane avant le carrefour. Ce dispositif sera complété, sur la piste cyclable, d'un système de chicane avec des barrières en bois ainsi que d'un STOP. En effet, implanter un panneau STOP à l'intention des camions risque d'être sans effet car il serait peu respecté. L'hypothèse de l'implantation d'un point cadre a été étudiée, mais n'est pas réalisable compte tenu de la présence trop importante de réseaux à cet endroit.*

**Proposition 1 commune de DERVAL : La commune va demander de renforcer le dispositif par l'ajout, par exemple, d'un plateau pour ralentir les camions et d'un système d'éclairage sur ce carrefour, ainsi que par la pose d'une signalisation lumineuse (panneau clignotant indiquant au camion un carrefour dangereux ou autre type de signalisation).**

**Analyse et appréciation de la commissaire-enquêtrice :** la commissaire enquêtrice valide la proposition.

**11. BILAN DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

L'enquête publique s'est déroulée normalement et réglementairement.

Les permanences se sont tenues dans une salle située en rez-de-chaussée, accessible aux PMR, dans les locaux de la mairie de DERVAL. Les conditions d'accueil et d'accès du public, l'organisation matérielle pour la consultation des éléments du dossier et le dépôt éventuel d'observations par le public ont bénéficié du soutien du personnel municipal.

Aucun incident ne s'est produit durant cette enquête à l'exception de la réception tardive d'un mail exprimant un avis défavorable au projet. A noter toutefois que les observations formulées ont toutes été examinées dans le cadre du rapport.

## **12. SUITE A DONNER AU RAPPORT**

Le présent rapport, accompagné de ses pièces annexes, est transmis à Monsieur le Préfet de Loire-Atlantique, direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial ainsi qu'à M. le Président du Tribunal administratif.

Sont joints au rapport :

- les conclusions motivées et l'avis de la commissaire enquêtrice ;
- différents documents mentionnés ci-dessous

**Fait le 6 janvier 2023.**



**Marie-Eve THEVENIN**  
**Commissaire enquêtrice**

## **DOCUMENTS ANNEXES AU RAPPORT**

- Annexe 1 : affichage de l'avis d'enquête publique
- Annexe 2 : copie du registre d'enquête
- Annexe 3 : copie du mail de M. Renault
- Annexe 4 : copie du PV de synthèse
- Annexe 5 : copie du mémoire en réponse du pétitionnaire
- Annexe 6 : copie du mémoire en réponse de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL
- Annexe 7 : copie des éléments de réponse fournis par la commune de DERVAL