

ENQUETE PUBLIQUE



CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

**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**

SOMMAIRE

1. LE PROJET PRESENTE	page 2
1.1. Le porteur de projet	page 2
1.2. Objectifs, composantes et enjeux de la demande	page 3
1.3. Désignation de la commissaire enquêtrice	page 5
1.4. Arrêté préfectoral portant ouverture d'enquête publique	page 5
2. REGLEMENTATION APPLICABLE ET DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE	page 5
2.1. Règlementation installations classées pour la protection de l'environnement	page 5
2.2. Textes de référence	page 6
2.3. Avis de l'autorité environnementale	page 6
3. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE	page 7
3.1. Opportunité de la demande	page 7
3.2. Respect des dispositions réglementaires	page 8
3.3. Compatibilité avec les documents d'urbanisme	page 8
3.4. Organisation réglementaire et matérielle de l'enquête	page 9
3.5. Publicité et information du public	page 11
3.6. Contenu et qualité du dossier mis à disposition du public	page 11
3.7. Déroulement de l'enquête publique	page 12
3.8. Prise en compte de l'impact environnemental	page 13
3.9. Prise en compte de la gestion des risques	page 19
3.10. Prise en compte des observations de la MRAe, des PPA et du public	page 20
4. BILAN DE L'ENQUETE PUBLIQUE	page 21
5. CONCLUSION GENERALE ET AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE	page 22

1. LE PROJET PRESENTE

1.1 Le porteur de projet

La SNC DERVAL a été fondée pour porter le présent projet. Il s'agit d'une société en nom collectif détenue par deux acteurs majeurs de l'immobilier industriel, le fonds d'investissement Brookfield et le groupe Taieb Holdco Henri 4.

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.

Le groupe Taieb Holdco Henri 4 est adossé à un actionnariat familial. A ce jour, il gère approximativement 1 200 000 m² de surface d'entrepôts répartis sur l'ensemble de la France.

La SNC DERVAL a été créée le 10 décembre 2012 et est représentée par M. David TAIEB.

Le siège social du pétitionnaire est actuellement situé au 8 rue Lincoln, 75008 Paris 08.

1.2 Objectifs, composants et enjeux de la demande

Présentation du projet et de ses deux composants

Le projet SNC DERVAL

Le projet se situe au sein de la ZAC des Échos, dans le parc d'activités des Estuaires de la commune de DERVAL, au Nord du département de Loire-Atlantique.

La société SNC DERVAL souhaite y construire un entrepôt de stockage de matières combustibles.

Cet entrepôt sera implanté sur une parcelle de 14,26 ha (identifiée XS 139 au cadastre de la commune de DERVAL), avec une surface de bâtiments de 66 179 m² ; les surfaces imperméabilisées (toitures + voiries + parkings) correspondront à 103 856 m².

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

	Bâtiment			Cellules			
	Dimensions	Hauteur au faitage	Hauteur sous ferme	Dénomination	Dimensions	Mode de stockage	Produits stockés
Entrepôt logistique	l _{max} : 220,40 m L _{max} : 288,40 m S = 63 264 m ²	13,93 m	12 m	Cellule 1 à 6	l _{max} : 96 m L _{max} : 110 m S ≈ 10 560 m ²	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 un total de 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 faitage de 13,93 m. Il permettra le stockage de 23 000 palettes par cellule sur environ 12 m de hauteur.

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.

L'activité logistique se caractérise par 4 grandes phases :

- *La réception des marchandises*

Les marchandises seront acheminées sur le site par la voie routière. À réception, un contrôle qualité sera opéré afin de vérifier la conformité des produits reçus (nature, quantité) et éventuellement la température des marchandises entrantes.

- *Le stockage*

Les marchandises seront stockées dans les différentes cellules de l'entrepôt soit en racks, soit en masse sur des palettes normalisées. La hauteur limite de stockage sera de 12 m. Une attention particulière sera portée à la gestion des incompatibilités éventuelles entre les différents produits susceptibles d'être stockés.

- *La préparation des commandes et le chargement des marchandises*

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

- *Les expéditions et livraisons*

Une fois les palettes préparées, ces dernières seront placées au sol, face aux quais d'expédition en attente de chargement des poids lourds.

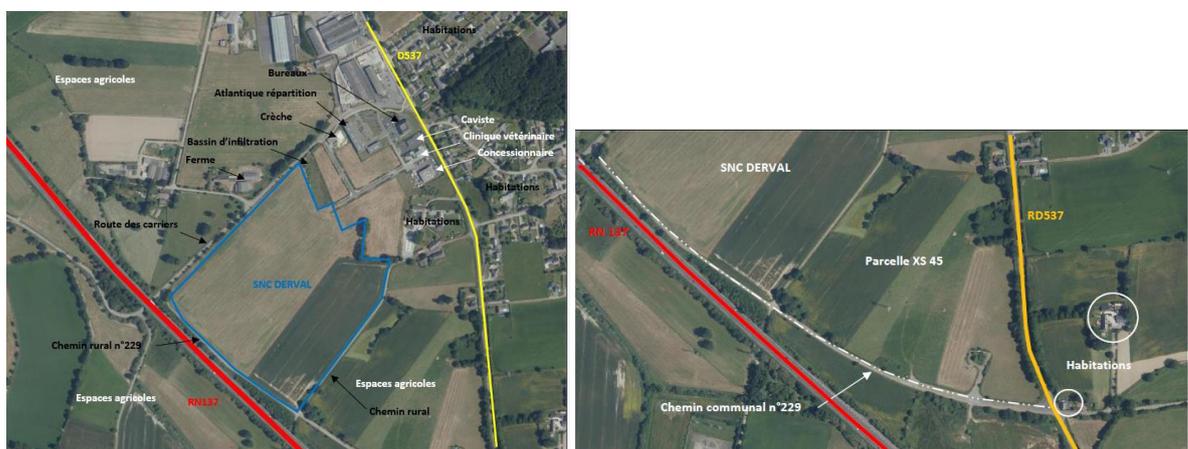
Remarque : à ce stade du projet, le dossier présenté vise à constituer une offre immobilière à destination des exploitants en logistique.

Un projet comportant deux composantes indissociables

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

L'étude menée permet d'identifier les impacts de chaque sous composante du projet global ainsi que les mesures d'évitement-réduction-compensation-accompagnement prévues par chacun des maîtres d'ouvrages.

A noter que les aménagements routiers sont bien inclus dans l'étude d'impact mais ne font pas l'objet de la présente demande d'autorisation environnementale.



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.

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 périmètre du projet porté par la communauté de communes est présenté en jaune sur la vue ci-dessus.

Il 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, accotements et fossés adjacents seront remodelés. Des écluses axiales réduisant la chaussée et imposant une circulation alternée ainsi qu'une vitesse limitée à 30 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 route départementale 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 ans.

Les principaux enjeux du projet global

Au regard des effets attendus associés à 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 pour les habitations proches ;
- les risques inhérents à l'activité du site, en particulier les risques d'incendie et de pollution.

1.3 Désignation de la commissaire enquêtrice

Désignée commissaire-enquêtrice par décision du tribunal administratif de Nantes n° E23000179/44 du 05 octobre 2023, je 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 et que je n'ai pas d'intérêt personnel susceptible de remettre mon impartialité en cause.

1.4 Arrêté préfectoral portant ouverture d'enquête publique

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique a été signé le 11 octobre 2023.

Il soumet le projet de création et d'exploitation d'une plateforme logistique porté par l'entreprise SNC DERVAL à enquête publique, et en prescrit les modalités.

2. REGLEMENTATION APPLICABLE ET DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE

2.1. La réglementation installations classées pour la protection de l'environnement ICPE

Le projet SNC DERVAL entre dans le cadre :

- de l'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- de déclaration ICPE et de déclaration IOTA.

Au regard de la faible quantité d'alcools de bouche (495 m³) présente, le site n'est pas classé SEVESO. Le site d'exploitation ne relève pas non plus d'un classement IED relatif 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 délivré par la mairie de DERVAL dès le 9 novembre 2022 ne deviendra exécutoire qu'à la délivrance de l'autorisation environnementale par le Préfet.

2.2 Les textes de référence

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 relatives 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 ;
- les plans, programmes et schémas impactés par le projet (ce point est développé dans l'étude d'impact).

2.3 L'avis de l'Autorité environnementale

Au cours de la séance du 28/08/2023, la MRAe a émis un avis délibéré enregistré sous la référence n° PDL-2022-6329. Elle y fait état d'un dossier clair, transparent sur les choix réalisés et proportionné.

Mais évoque néanmoins un certain nombre de points perfectibles.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) demande :

- un complément d'étude d'impact par :

- l'analyse des incidences en cas de pluies supérieures à la pluie trentennale ;
- la présentation du devenir des 50 000 m³ de déblais excédentaires et l'évaluation des incidences des dépôts correspondants ;
- une démonstration plus aboutie de l'impact paysager du projet par rapport aux habitations les plus proches et la RN 137.

- de 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 et concernant la végétalisation des toitures et, le cas échéant, de faire évoluer le projet dans cet objectif.

La MRAe recommande :

- de mieux concrétiser la notion de projet global, en évitant de simplement juxtaposer les éléments relatifs aux deux grandes composantes d'aménagement du projet d'une part, et en évaluant le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) en y intégrant les transports induits sur la zone de chalandise d'autre part ;
- de retracer les décisions liées à la ZAC pré-existante et de justifier de la bonne articulation du présent projet avec les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) des effets dommageables sur l'environnement, définies dans le cadre de la ZAC ;
- de compléter l'étude d'impact en précisant l'évaluation du coût des mesures ERC et les mesures de suivi projetées.

3. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE

3.1 Opportunité de la demande

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 tout particulièrement la commune de DERVAL, représente pour le pétitionnaire une zone à fort potentiel, avec un 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 future à vocation économique (AUe) dans le PLU de Derval a été approuvée le 3 juin 2022.

Ont contribué au choix du site :

- la superficie du foncier s'étendant sur plus de 14 ha et de forme appropriée à la création de bâtiments de grande taille ;
- sa localisation géographique, dans un parc d'activités existant, bien inséré dans la trame routière, à proximité d'agglomérations d'importances nationales et régionales et du port de Saint-Nazaire.

Et, d'un point de vue environnemental :

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

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

La localisation du projet répond à un besoin logistique dans la Région.

Au vu de la surface du bâtiment et des produits stockés, le projet entre dans le cadre :

- de l'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- de déclaration ICPE et de déclaration IOTA

Et doit donc faire l'objet d'une autorisation environnementale.

3.2 Respect des dispositions réglementaires

- La consultation préalable de la MRAe a été menée ; l'avis a été rendu le 28/08/2023.
- Les différents textes réglementaires applicables au dossier ont été pris en compte ; ils sont listés de manière détaillée dans le dossier soumis à enquête.
- L'avis de la CDPENAF a été sollicité et transmis au Préfet pour décision ;
- Les obligations liées à l'affichage pour porter l'enquête publique à la connaissance du public ont également été respectées.

En revanche, le permis de construire a été délivré par la mairie de DERVAL dès le 9 novembre 2022, avant même la délivrance de l'autorisation environnementale.

Le projet présenté est compatible avec les dispositions réglementaires en vigueur à l'exception du permis de construire délivré le 9 novembre 2022, bien avant la demande d'autorisation environnementale. Il ne deviendra exécutoire qu'après la délivrance de l'autorisation.

3.3 Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le site sera implanté sur la parcelle cadastrale XS 139 de la commune de DERVAL. Le plan local d'urbanisme de la commune de DERVAL, approuvé le 3 juin 2022, classe le terrain en zone AUe à savoir des espaces à urbaniser à vocation principale d'activités économiques.

L'examen du règlement de la zone AUe est présenté dans le dossier et conclut à la compatibilité du projet avec celui-ci.

La communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL est propriétaire des terrains correspondant à la parcelle XS 139. Deux documents notariaux ont été joints au dossier : l'un du 7 juillet 2022 attestant de l'existence d'une promesse de vente de ces terrains entre la communauté de communes et la société BT IMMO 2, et l'autre de substitution dans le bénéfice d'une promesse unilatérale de vente (de BT IMMO 2 vers la société SNC DERVAL) daté du 28 novembre 2022.

En cas de cessation d'activité, le pétitionnaire précise que le site sera remis en état pour un usage industriel. Il a consulté le maire de la commune de DERVAL (compétent en matière d'urbanisme) le 17 janvier 2022 qui n'a pas répondu, et la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL (en tant que propriétaire) qui a apporté une réponse par courrier du 14 février 2022.

Au regard du plan local d'urbanisme, le site de la SNC DERVAL et le chemin communal 229 sont localisés en zone AUe.

La création de la plateforme logistique est compatible avec l'affectation des sols prévue par le plan local d'urbanisme de la commune de la commune de DERVAL.

3.4 Organisation réglementaire et matérielle de l'enquête

3.4.1 le calendrier

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique n° 2023/ICPE/343 signé le 11 octobre 2023 en a fixé le calendrier et les conditions de déroulement. Celle-ci a eu lieu en mairie de DERVAL, du lundi 6 novembre 2023 à 9h00 au vendredi 8 décembre 2023 inclus à 16h30, soit pendant 33 jours consécutifs aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie.

J'ai tenu 4 permanences en mairie de DERVAL ; le public pouvait également s'exprimer par le biais d'une adresse internet dédiée et par courrier.

Calendrier général de l'enquête publique

L'enquête publique a été conduite et réalisée selon le calendrier suivant :

5 octobre 2023, décision du Tribunal administratif de Nantes missionnant la commissaire-enquêtrice pour l'enquête publique concernant la création et l'exploitation d'un entrepôt logistique à DERVAL ;

11 octobre 2023, publication de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique ;

23 octobre 2023, entretien avec M. DAVID, Maire de la commune de DERVAL en présence de Mme MINSSIEUX, Directrice Générale des Services, et d'une stagiaire. Cette rencontre 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.

23 octobre 2023, entretien avec les représentants de la Com Com de CHATEAUBRIANT DERVAL

Cet échange a eu lieu dans les locaux de la communauté de communes, 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 communauté de communes, différents points du dossier ainsi que le coût global du projet. Des compléments d'information seront à fournir à la commissaire-enquêtrice.

25 octobre 2023, visioconférence avec la représentante du pétitionnaire

En l'absence de structure existante actuellement sur site pour SNC DERVAL et compte tenu de l'éloignement de Mme Victoire DE TREDERN, de la société CASTIGNAC, cheffe de projet 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, la phase travaux et les mesures de suivi projetées. Des compléments d'information seront à fournir à la commissaire-enquêtrice.

6 novembre 2023 à 9h : ouverture de l'enquête ; signature du registre d'enquête et visa des pièces du dossier ; vérification de l'accès donné au public au dossier en ligne.

8 décembre 2023 à 16h30, clôture de l'enquête et récupération des éléments du registre.

15 décembre 2023, restitution du procès-verbal des contributions et observations du public.

Cette réunion s'est déroulée dans les locaux de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL, à 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 du pôle.

Remarque : un problème, probablement d'origine technique, a perturbé la réception du mail posté le 8/12/2023 à 16h27 par M. Damien RENAULT, contributeur. 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 et étudié dans le rapport final, le PV de synthèse ne pouvant plus être modifié à ce moment-là.

21 décembre 2023 : réception des mémoires en réponse du pétitionnaire SNC DERVAL et de la commune de DERVAL.

26 décembre 2023 : réception des réponses concernant la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL et, le 27/12, des informations en réaction aux observations de M. Renault.

8 janvier 2024 : transmission du rapport et des conclusions motivées dans un délai d'un mois après la fin de l'enquête au Préfet de la Loire-Atlantique et au Président du Tribunal administratif de Nantes.

Les conditions d'accueil du public ont été favorables (salle en rez-de-chaussée ; accès possible pour PMR) et facilitées par l'aide apportée par les agents de la mairie que je tiens à remercier.

Le calendrier de conduite et de réalisation de l'enquête publique a respecté la réglementation en vigueur. A noter toutefois : un incident d'ordre technique est venu perturber la collecte des avis du public empêchant de ce fait la rédaction d'un PV de synthèse exhaustif. Mais cela n'a pas eu de conséquence sur la prise en compte des observations formulées, dans la mesure où elles ont été traitées dans le rapport.

3.4.2 L'avis de la MRAE et des PPA (Personnes Publiques Associées)

Outre la MRAE, les PPA suivantes ont été informées et sollicitées pour donner leur avis sur le projet SNC DERVAL : DDTM ; DREAL ; SDIS ; ARS.

La Commission départementale de la Préservation des Espaces naturels, Agricoles et Forestiers

(CDPENAF) a également été mise à contribution au titre de la compensation agricole, et sur la base d'une étude agricole préalable menée par la Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique, Tous les avis, sauf celui de la CDPENAF, étaient présents dans le dossier de présentation du projet.

Le 18 octobre 2023, le pétitionnaire a transmis le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe (également joint au dossier) répondant point par point aux observations et recommandations de l'instance environnementale. Le porteur de projet a tenu compte des observations formulées pour réviser l'un de ses choix.

Les avis de la MRAe et des PPA sur le projet ont été sollicités dans les temps ; les réponses ont été jointes au dossier d'enquête publique soumis au public.

3.5 Publicité et information du public

A la demande de la Préfecture, les avis d'enquête publique concernant le projet de création et d'exploitation d'une plateforme logistique porté par l'entreprise SNC DERVAL, ont été publiés dans les annonces légales de la presse régionale « Ouest- France Loire Atlantique » et « Presse-Océan Loire Atlantique » dans les délais réglementaires :

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

L'enquête a été annoncée le 26 octobre 2023 sur le site Internet de la préfecture de la Loire-Atlantique avec mise à disposition de l'ensemble des pièces du dossier.

La mairie de DERVAL a aussi fait état de l'enquête publique sur le site communal et dans la revue communale bimensuelle peu de temps après le démarrage des permanences.

Par ailleurs, à compter du 20 octobre 2023 et pendant toute la durée de l'enquête publique, l'avis d'enquête au format réglementaire, a été affiché de manière à être visible de l'espace public en mairie et sur la parcelle dédiée au projet, située dans la ZAC Les Echos.

La visite préalable à l'ouverture de l'enquête et les contrôles effectués en cours d'enquête, ont permis de vérifier la conformité de l'affichage et de la publicité faite pour l'enquête publique.

3.6 Contenu et qualité du dossier mis à disposition du public

Les informations mises à la disposition du public à la mairie sous format papier et format numérique, ainsi que sur le site Internet de la Préfecture, comportaient :

- L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique
- Un dossier de 496 pages complété par 24 annexes, structuré comme suit :

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 : étude des dangers (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 et compatibilité du projet au 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).
- L'étude 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, m'est apparu 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 ont été insérés pour faciliter la compréhension. Il faut souligner, en particulier, la qualité et le sérieux de l'étude menée pour la rubrique faune-flore.

3.7 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Les 4 permanences planifiées ont été tenues dans les locaux de la mairie de DERVAL les :

- 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.

Aucun incident ne s'est produit pendant ces présences en mairie. L'aide et la disponibilité des agents municipaux méritent d'être soulignées.

En revanche, et comme décrit au point 3.4.1, un incident d'ordre technique est venu perturber le recueil des avis du public mais sans que cela ait de conséquences sur la prise en compte des observations formulées par les contributeurs.

Les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions matérielles et relationnelles.

3.8 PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

L'étude d'impact décrit les composantes du projet et les différentes étapes de son cycle de vie ; elle prend en compte tous les aspects environnementaux associés, analyse les effets directs, indirects et permanents, les incidences du projet dans le cadre de son fonctionnement et les mesures pour les éviter, les réduire et les compenser.

Dans le dossier étudié, les impacts sont bien identifiés, les analyses cohérentes. La justification de la localisation retenue est bien argumentée en fonction des contraintes.

L'étude de danger explicite la probabilité, la cinétique et la gravité des accidents potentiels. Cette étude précise notamment la nature et l'organisation des secours dont le demandeur dispose en vue de combattre un éventuel sinistre.

Des mesures d'accompagnement et de mise en oeuvre de suivi du projet sont proposées.

Le dossier a fait l'objet d'études complémentaires concernant l'écologie, l'hydrogéologie, les mesures acoustiques et la protection contre la foudre.

3.8.1 Impact sur l'urbanisme, la population, les richesses naturelles et le patrimoine culturel

Les terrains réservés pour l'implantation de la plateforme logistique sont actuellement exploités à des fins agricoles. Le pétitionnaire a soumis son projet à étude préalable de compensation agricole ; La décision du Préfet suite à l'avis de la CDPENAF est attendue.

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), à l'Est à 85 m (maisons individuelles, La Guimerais) et 200 m (quartier résidentiel Le Foy), puis au Nord à 260 m (maisons individuelles Route de Nantes).

Le premier établissement recevant du public recensé à proximité du site est la crèche Bio and Bilingue située à environ 80 m au nord-est de la limite de propriété (cf photo figurant en 1.2).

Le projet est situé en dehors de tout périmètre d'inventaire (ZNIEFF ; ZICO ; ...) ou de protection (parcs nationaux ; réserve naturelle ; ...). Il n'est pas directement concerné par un site Natura 2000, le site le plus proche étant situé à 10 km au sud-ouest du projet (« Fôret du Gavre »).

Le terrain d'implantation de la SCN DERVAL a fait l'objet de sondages pédologiques qui démontrent l'absence de zone humide au droit de la parcelle d'implantation.

Les inventaires faune-flore ont été réalisés de manière approfondie, sur un cycle annuel. Plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont prévues. Par ailleurs, le chantier sera suivi par un écologue.

En phase d'exploitation, le projet n'est pas de nature à avoir des incidences sur les habitats naturels et/ou la flore. Il en va de même pour l'impact sur les oiseaux, reptiles et mammifères. En revanche, l'augmentation du trafic va accentuer le risque d'écrasement pour les amphibiens. C'est pourquoi des mesures de réduction complémentaires ont été envisagées (cf rapport d'enquête pages 18 et 19).

L'impact paysager est limité compte tenu des différents aménagements prévus dans le cadre de la ZAC et plus spécifiquement du projet ; cet aspect du dossier a été soigné.

Le projet n'impacte pas le patrimoine culturel.

L'impact sur l'urbanisme, les richesses naturelles et le paysage est limité du fait des précautions prises (études préalables, inventaire rigoureux faune flore) et des mesures d'évitement et de réduction intégrées au projet.

3.8.2 Impact sur les sols et sous-sols

Pour le projet SNC DERVAL

En phase travaux, la mise en place du site nécessitera 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 m³ de déblais et nécessitera 128 939 m³ de remblais, l'excédent entièrement géré à la parcelle pour la rehausse de l'assise de la plateforme.

Des études de sols plus poussées visant à optimiser les volumes de déblais sont prévues 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 la rubrique « étude des dangers » ;*
- un ruissellement des eaux pluviales de voiries/parking, pouvant contenir des traces de pollution type hydrocarbures liées à la circulation des véhicules *(ce point est 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 m³ de déblais et la création du giratoire 1 850 m³. Une étude de sol plus poussée sera réalisée en phase d'exécution ; elle pourrait permettre d'optimiser les volumes déblayés.

A ce stade de la procédure, l'impact sur les sols reste à approfondir.

3.8.3 Impact sur les ressources en eaux et les milieux aquatiques

Le site sera alimenté en eau par le réseau d'adduction public d'eau potable pour des usages sanitaires et d'alimentation du réseau d'incendie à hauteur de 2 087 m³/an.

Les eaux usées domestiques seront rejetées dans le réseau collectif d'assainissement communal pour lequel un nouveau schéma global est en cours d'étude.

Au vu des activités réalisées (réception, entreposage et expédition de marchandises), le site ne rejettera pas d'eaux industrielles.

Un réseau de type séparatif est prévu pour collecter distinctement les eaux pluviales de toiture et les eaux pluviales de voirie ; ces dernières transiteront par deux séparateurs d'hydrocarbures.

Le bassin d'infiltration de 1 807 m³ a été défini sur la base d'une pluie d'occurrence trentennale (l'exigence du SDAGE portait sur une pluie d'occurrence décennale) ; il récupérera les eaux pluviales de toiture et les eaux pluviales de voirie traitées, après stockage dans le bassin de confinement.

Le bassin de confinement 4 730 m³ réceptionnera quant à lui les eaux pluviales de voirie traitées, avant rejet vers le bassin d'infiltration et, en cas d'incendie, les eaux d'extinction.

La compatibilité du projet avec le SDAGE Loire-Bretagne et avec le SAGE Bassin de la Vilaine a été examinée par le pétitionnaire. Le dimensionnement des bassins permet d'absorber les effets d'une pluie d'occurrence 50 ans.

L'exploitant a d'ores et déjà prévu la mise en place de cuve(s) de récupération d'eau de pluie afin de pouvoir alimenter les sanitaires des blocs bureaux et permettre l'arrosage des espaces verts.

Le rejet des eaux pluviales donnera lieu à convention entre le pétitionnaire et la commune de Derval. De même, les modalités de rejet d'eaux usées domestiques seront formalisées dans une convention à signer entre le pétitionnaire, la commune de DERVAL et le délégataire d'assainissement collectif.

Suivi

Une mesure périodique sera réalisée sur les eaux pluviales du site de la SNC DERVAL avant rejet à l'extérieur de l'établissement, afin de vérifier les respects des valeurs limites réglementaires applicables. La première mesure sera réalisée dans les 6 mois suivant le démarrage de l'exploitation.

Remarque

S'agissant des aménagements routiers portés par la communauté de communes de CHATEAUBRIANT-DERVAL et qui n'entrent pas dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, différentes mesures de protection des eaux sont prévues avec notamment la création de bassins de tamponnement pour 3 bassins versants sur 4.

Les eaux pluviales du bassin versant 4 seront évacuées dans le fossé existant, dans les mêmes conditions qu'actuellement à savoir sans tamponnement préalable, 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 contenir une partie seulement des polluants. 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.

Au vu des activités réalisées (réception, entreposage et expédition de marchandises), le site SNC DERVAL ne rejettera pas d'eaux industrielles.

Le projet respecte les orientations du SDAGE du bassin Loire-Bretagne et du SAGE du bassin de la Vilaine.

3.8.4 Impact sur l'air et les odeurs

La chaudière équipant l'établissement fonctionnera au gaz naturel, peu polluant.

L'activité logistique nécessite le trafic de véhicules lourds pour les livraisons et expéditions de marchandises, à l'origine d'émissions indirectes dans l'air, liées aux gaz de combustion.

L'impact sur l'environnement de ces émissions peut être considéré comme faible en comparaison de l'incidence de la circulation existante au niveau des grands axes de circulation présents à proximité. Le trafic lié au projet représentera moins de 2,2% du trafic total recensé au niveau de la zone d'étude. Comparées aux émissions atmosphériques recensées en 2018 à l'échelle de la communauté de communes de Châteaubriant-Derval, celles émises par le site contribueront à environ 0,61 % du total.

Le pétitionnaire a d'ores et déjà prévu différentes mesures à destination des opérateurs et du personnel afin de limiter les rejets de gaz d'échappement des véhicules.

Suivi

La surveillance des rejets atmosphériques du site s'appuiera sur une mesure réalisée à minima une fois tous les 3 ans, et ce afin de vérifier le respect des valeurs limites réglementaires applicables.

Au vu des éléments du dossier, l'impact du projet dans le domaine de l'air sera limité même s'il contribuera de manière indirecte à la pollution atmosphérique du fait de l'activité de transport.

3.8.5 Impact climat et énergie

La consommation de carburant et d'énergie électrique nécessaire au fonctionnement du site et les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à son activité et aux transports induits sur la zone de chalandise ne sont pas chiffrées à ce stade.

Concernant l'émission de GES, le pétitionnaire fait état d'un retour d'expérience sur d'autres plateformes logistiques ce qui, pour une surface équivalente, les situe à 20 615 tonnes de CO₂ équivalent.

3.8.6 Impact bruit et vibrations

Une campagne de mesures acoustiques a été menée afin d'établir l'état initial de la zone d'étude. Le rapport montre que le niveau sonore du site est relativement constant et qu'il provient essentiellement du trafic sur la route nationale 137.

Projet SNC DERVAL

Les principales sources de bruits seront liées aux manoeuvres à quai, à la circulation des camions de réception et d'expédition sur le site et au fonctionnement des installations annexes.

La modélisation des niveaux sonores susceptibles d'être générés par le fonctionnement du site justifie le respect des niveaux de bruit réglementaires.

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.

Composante communauté de communes de Châteaubriant-Derval

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 ans.

La gestion des nuisances sonores impactant la maison d'habitation isolée située à proximité immédiate du futur giratoire ne peut être ignorée.

Au vu des éléments du dossier, les niveaux sonores susceptibles d'être générés par le fonctionnement du site devraient respecter les niveaux de bruit réglementaires.

Remarque : reste à traiter, la gestion des nuisances sonores impactant la maison d'habitation isolée située à proximité immédiate du futur giratoire (Com com).

3.8.7 Impact sur les déchets

L'impact du projet dans le domaine des déchets sera très limité : la quantité de déchets principalement non dangereux et susceptible d'être générée sera restreinte. Par ailleurs, les mesures prévues permettront un traitement contrôlé.

3.8.8 Impact sur la circulation

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 avec un trafic estimé à 156 poids-lourds par jour, soit 312 mouvements/jour et au maximum 200 véhicules légers soit 400 mouvements/jour liés au personnel au moment des changements de poste.

Il propose d'interdire la circulation des poids lourds sur la route des Carriers desservant, en particulier, la crèche.

Le redimensionnement du chemin rural a été prévu pour supporter un trafic journalier de 395 poids lourds par sens de circulation. Il est donc compatible avec les projets de la SNC DERVAL.

L'aménagement routier tient également compte du projet de liaison douce à l'étude par la commune.

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 RD537 / chemin rural 229, tout en permettant une fluidité du trafic (absence de temps d'attente et de remontées de files).

L'impact sur la circulation est réel, de par l'activité même du pétitionnaire. Dans le cadre du projet, les structures routières seront adaptées pour supporter le trafic généré par SNC DERVAL. Cette composante indissociable du projet SNC DERVAL est portée par la communauté de communes de CHATEAUBRIANT-DERVAL.

3.8.9 Emissions lumineuses

Le projet sera implanté au sein de l'espace Les Échos du Parc d'activités des Estuaires où les émissions notables existantes sont imputables principalement à l'éclairage public.

Les premières habitations sont localisées à une trentaine de mètres au nord du site SNC DERVAL. L'éclairage extérieur sera limité aux horaires de fonctionnement du site et orienté vers le sol, afin d'en minimiser l'impact à l'extérieur du site.

La voie communale 229 requalifiée ne sera pas dotée d'éclairage public et celui du giratoire est à l'étude.

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

3.8.10 Risques d'accidents ou de catastrophes majeures - incidences négatives notables sur l'environnement

Le pétitionnaire n'identifie pas de source de danger particulière provenant de l'environnement

extérieur du site. Les risques inondation, séisme, tempête et mouvements de sol peuvent être écartés.

L'impact foudre a été pris en compte par la réalisation d'une analyse du risque et d'une étude technique préconisant des moyens de protection.

La présence à proximité de la route nationale 137 est également prise en compte dans l'étude (en particulier, en cas d'accident d'un transport de matières dangereuses).

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 ainsi que l'émission 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.

Au vu du dossier, la probabilité pour qu'un tel sinistre survienne est extrêmement faible.

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

Selon les informations du dossier, les principales installations à l'origine de risques accidentels sont les cellules de stockage (en raison des quantités et des caractéristiques des produits stockés).

Le danger est l'incendie accompagné d'une émission de fumées qui présente, outre le risque toxique, un risque important de perte de visibilité.

Le pétitionnaire n'identifie pas de source de danger particulière provenant de l'environnement externe du site à l'exception d'un accident lié à un transport de matières dangereuses sur la RN 137 à proximité immédiate mais la probabilité d'un tel sinistre est extrêmement faible. Les principaux phénomènes dangereux associés aux potentiels de dangers du site sont l'incendie d'une ou plusieurs cellules de stockage conduisant à des effets thermiques (voir point 3.9).

3.8.10 Remise en état du site

Le dossier détaille l'ensemble des mesures prévues.

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

Le pétitionnaire a consulté le Maire de la commune de DERVAL compétente en matière d'urbanisme, le 17 janvier 2022 (courrier resté sans réponse) et la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL (Com Com) en tant que propriétaire qui a répondu par écrit le 14 février 2022.

3.8.11 Phase travaux et impacts temporaires

Remarque préalable

La phase d'exécution des travaux de voirie est soumise à approbation finale de la Com Com de CHATEAUBRIANT-DERVAL (en sachant que le budget de l'opération a été voté), et le lancement de la construction du projet SNC DERVAL à la validation de l'investisseur en lien avec la commercialisation du projet.

Durée prévisionnelle :

Les travaux liés à la construction de la plateforme logistique sont prévus sur une durée de 10 à 12

mois. L'élargissement du chemin rural 229 nécessitera environ 4 mois de travaux et la création du giratoire approximativement 5 mois de travaux.

Impacts temporaires :

- impact visuel dû à la présence d'engins de chantier, grue ;
- consommation et risque de pollution du sol et des eaux ;
- pollution atmosphérique par les gaz d'échappement des engins de chantier, la circulation des poids lourds livrant les matériaux de construction et fournitures nécessaires à l'aménagement du site, et l'envol de poussières liées aux activités de terrassement ;
- bruit associé au fonctionnement du matériel, à l'assemblage des éléments constituant les bâtiments (perçage, sciage, soudure...) et, spécifiquement pour le projet de la Com Com, le rabotage de la chaussée existante ;
- production de déchets ;
- perturbation de la circulation sur le domaine public.

Mesures prises

Rappel : des études de sol plus poussées sont prévues afin d'optimiser les volumes de déblais. Les mesures prévues pendant la durée du chantier concernant les besoins en eau, une éventuelle pollution physico-chimique du milieu, la gestion des déchets sont détaillées dans le dossier. Les travaux routiers donneront lieu à la mise en place d'une déviation ou d'une circulation alternée.

S'agissant de la protection de la faune, et compte-tenu des dispositions mises en œuvre (cf rapport d'enquête pages 18/19), les incidences résiduelles des projets sur les oiseaux, amphibiens, reptiles, mammifères et insectes sont négligeables en phase travaux.

Concernant les chiroptères, suite à l'application des mesures d'évitement et de réduction proposées, les impacts du projet seront non significatifs sur les enjeux écologiques identifiés dans le secteur d'étude.

L'ensemble des éléments liés à la phase travaux devra être consolidé par les deux maîtres d'ouvrage lorsque les décisions de lancement des projets auront été prises.
Des mesures et dispositions sont annoncées visant à limiter l'impact sur l'environnement ; elles devront être respectées.

3.9 PRISE EN COMPTE DE LA GESTION DES DANGERS

L'identification des potentiels de dangers réalisée par le pétitionnaire est basée sur l'accidentologie, la dangerosité des produits, les quantités présentes et les conditions d'exploitation.

Les risques principaux liés à l'activité de logistique sont :

- l'incendie, accompagné de fumées d'incendie (toxicité, perte de visibilité) ;
- le déversement de produits dangereux pouvant générer une pollution du milieu naturel.

Maîtrise de l'urbanisation

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, et de ce fait sont retenus comme accidents majeurs.

L'analyse détaillée des risques a permis de les coter en gravité, probabilité d'occurrence et cinétique.

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 m²) ;
- aux parcelles XS 109 et XS 107, faisant partie de l'Espace les Echos, non commercialisées à ce jour pour une surface de 132 m².

Réinterrogé sur ce point dans le cadre du PV de synthèse, le pétitionnaire a décrit les différentes 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).

Principales mesures de maîtrise des risques et moyens d'intervention techniques

Pour le pétitionnaire, 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'isolation, 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.

Les choix constructifs envisagés ont été pensés pour éviter/maîtriser les risques d'incendie.

Le pétitionnaire a défini ses besoins en eaux pour deux heures d'intervention et le bassin de confinement a été dimensionné en conséquence.

Organisation interne et moyens humains d'intervention

Un responsable environnement/sécurité sera nommé.

L'ensemble du personnel sera formé au maniement des moyens de secours et d'intervention avec les recyclages réguliers règlementaires. Une partie du personnel sera formé 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. En cas de besoin, le SDIS pourra faire appel à d'autres casernes.

3.10 Prise en compte des observations de la MRAe, des PPA et du grand public

Le contenu des observations et avis formulés se trouve retranscrit dans le procès-verbal de synthèse et, de manière plus détaillée, dans le rapport d'enquête publique.

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

Les principaux éléments

- 3 contributions du grand public débouchant sur 12 observations dont une a été considérée comme hors sujet ; 5 observations défavorables émanant d'un seul et même contributeur ;

- 25 remarques au total émanant des services de l'Etat et du SDIS parmi lesquelles aucune réserve, 5 observations ou recommandations et 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.

Dans les mémoires en réponse produits par les parties prenantes,

Quatre propositions ont été formulées pour répondre aux observations :

- l'une par SNC DERVAL ayant trait à l'impact sur le climat ;
- 2 autres par la Com Com se rapportant à l'impact sur l'eau d'une part et à l'impact sur le trafic pendant les travaux d'autre part ;
- 1 émanant de la commune de DERVAL et se rapportant à l'impact sur le trafic et plus particulièrement la jonction liaison douce/chemin communal requalifié.

Le pétitionnaire SNC DERVAL a pris en compte les observations de la MRAe, des PPA et du grand public. Il a répondu de manière précise et argumentée aux questions soulevées et prévoit d'amender le projet avec une proposition corrective.

Les autres parties prenantes, commune de DERVAL et communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL ont également formulé des propositions d'amélioration du projet initial visant à réduire les effets sur l'environnement et à mieux protéger les usagers.

4. BILAN DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Non loin du marché logistique nantais aujourd'hui arrivé à maturité et proche de la saturation, le site de DERVAL situé en ZAC représente 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.

Comment répondre au mieux aux besoins économiques et, en même temps, protéger les espaces agricoles ?

L'équation est complexe, car les lois visent à préserver la biodiversité et les terres agricoles. Dans le même temps, le fonctionnement économique des territoires a besoin de surfaces pour se développer et les créations d'emplois liés à l'exploitation de nouvelles entreprises sont appréciables.

Concilier ce double enjeu implique des choix mûrement réfléchis. Le vote du PLU de la commune de DERVAL classant une zone agricole en AUe en complément d'une ZAC déjà existante en témoigne.

Le projet SNC DERVAL faisant l'objet de la demande d'autorisation environnementale est basé sur une étude d'impact détaillée intégrant des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement destinées à limiter l'impact sur l'environnement.

Il fait l'objet d'un accompagnement de la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL à travers des aménagements routiers sans lesquels la plateforme logistique ne pourrait pas fonctionner, ainsi que des aides et appuis de la commune de DERVAL.

Les enjeux liés au projet SNC DERVAL

Enjeux forts :

- la consommation d'espaces agricoles pour le développement économique de la commune de DERVAL et la communauté de communes CHATEAUBRIANT-DERVAL ;
- la gestion des eaux de ruissellement ;
- la protection des milieux naturels ;
- la prise en compte de la gestion des risques pour la protection des personnes et des biens.

Enjeux moyens

- la prise en compte du trafic généré par l'activité de la plateforme logistique ;

Enjeux négligeables/nuls :

- l'impact sur les aspects paysagers ;

Il faut rappeler l'absence de zones de protection naturelles proches, de monuments historiques ou sites classés, de captages d'eau potable à proximité du site.

Les impacts

Grâce aux mesures de conception du projet, aux dispositions d'évitement prévues, et en reprenant ici les éléments les plus importants du dossier, l'impact global du projet peut être apprécié comme suit :

Les impacts positifs :

- la création de 200 emplois directs pour l'exploitation de la plateforme logistique ainsi que la création ou pérennisation d'emplois indirects pour les sous-traitants chargés du transport des marchandises ;
- l'amélioration des conditions de circulation des véhicules grâce aux aménagements routiers et la limitation de la traversée du bourg pour les poids-lourds.

Les impacts résiduels forts :

- la consommation d'espaces agricoles ;
- l'imperméabilisation des sols tout en sachant que des mesures conséquentes sont prévues pour protéger les ressources en eaux et les milieux aquatiques ;
- l'augmentation du trafic routier lié à l'activité même d'une plateforme logistique ;
- les nuisances sonores pour l'habitation jouxtant le giratoire, si rien n'est prévu.

Les impacts résiduels faibles :

- l'impact sur la faune et la flore n'est pas notable grâce aux mesures de protection prévues ;
- l'impact sur les émissions lumineuses.

Les avis de la MRAe et des PPA ont été pris en compte. Le public a eu la possibilité de s'exprimer et, dans ce cas également, les observations exprimées ont été étudiées avec soin. Les réponses de la maîtrise d'ouvrage aux observations formulées sont précises et documentées.

J'ai pu observer que le souci de la dimension environnementale est bien présent dans le dossier.

Enfin, les dispositions réglementaires ont été respectées.

Au vu du dossier fourni, des mesures proposées et des réponses complémentaires apportées par le pétitionnaire et les parties prenantes, on peut considérer que le projet a été conçu pour respecter au mieux l'environnement.

Dans ce projet de construction et d'exploitation d'une plateforme logistique, les avantages me semblent plus nombreux que les inconvénients.

5. CONCLUSION GENERALE ET AVIS DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE

En conséquence, j'émet un **AVIS FAVORABLE**.

Je tiens à rappeler que les engagements pris dans le cadre du dossier et en réponse aux observations formulées par la MRAe, les PPA et le public devront être respectés.

Enfin, compte tenu du trafic prévu à terme, la gestion des nuisances sonores concernant une maison habitation devra être étudiée dans le cadre des aménagements routiers portés par la communauté de communes de Chateaubriant-Derval.

Fait le 6 janvier 2023



Marie-Eve THEVENIN
Commissaire enquêtrice

