DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

LOGISTIQUE SPORTS ET LOISIRS

MACHECOUL-SAINT-MÊME

Note de réponse à l'avis de la MRAe

KALIÈS
Étude & conseil
en environnement,
énergie & risques industriels

RÉVISIONS

Date	Version	Objet de la version
03/03/2021	2	Version à destination de la Préfecture

Ce dossier a été réalisé par :

KALIÈS

Antenne de Rennes

22 rue du Bignon – Immeuble le Lotus – 35 000 RENNES

02.23.61.23.70

Rédigé par :

Dora CITEAU, Responsable de l'Antenne de Rennes, Ingénieur Environnement et Risques industriels

Et validé par :

Alexis VARIN, Responsable projets de l'Agence Ouest, Ingénieur Environnement et Risques industriels

Participation :

Hervé DALLEMAGNE, Société CERESA

Participation et/ou validation :

Laurent AUBRY, Gérant Associé, DNS Architecture

Quentin ROULLAND, Ingénieur d'affaires, DNS Architecture

Nicolas CAUDERLIER, Assistant de projet, DNS Architecture

Cyrille AVERTY, Responsable d'exploitation, LSL

Frédéric GRASSART, Directeur des Opérations Logistiques, LSL

Franck HERISSON, Responsable Prestation Logistique, LSL

Philippe JAYET, Secrétaire Général, INTERSPORT France

David JAMIN, Directeur Général, MFC

PRÉAMBULE

La filiale LOGISTIQUE SPORTS ET LOISIRS, dénommée par la suite LSL, du Groupe INTERSPORT est dédiée aux activités de logistique. Elle exploite, sur la commune de MACHECOUL-SAINT-MÊME (44, Pays de la Loire), un entrepôt logistique composé notamment de deux cellules d'environ 6 000 m^2 unitaire.

LSL a déposé en Préfecture de Loire-Atlantique, pour son site de MACHECOUL-SAINT-MÊME, un dossier de demande d'autorisation environnementale en date du 07/12/2020 (version 2, complété suite à la demande de compléments de la DREAL en date du 01/10/2020).

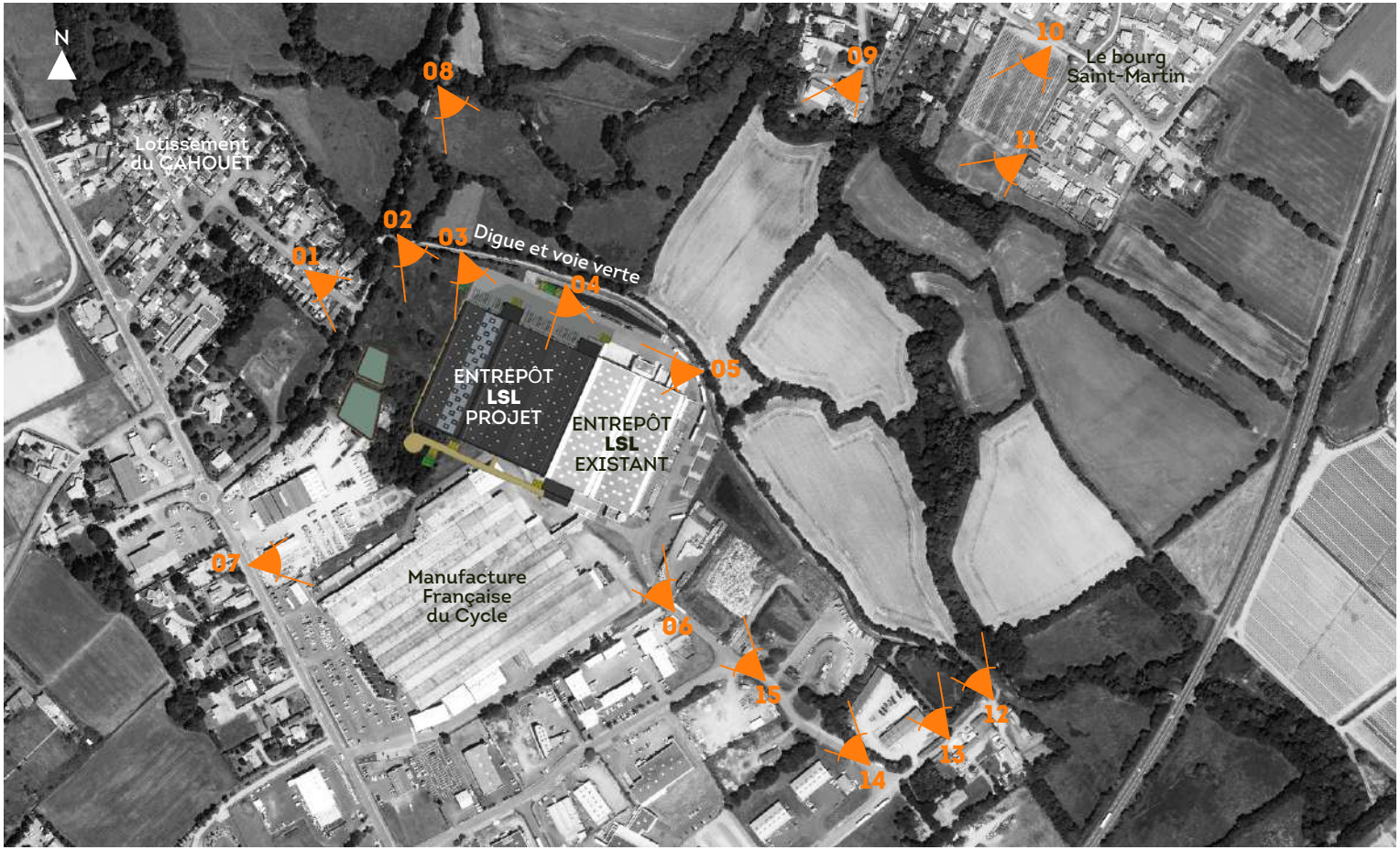
La MRAe des Pays de la Loire a rendu un avis sur le dossier en date du 08/02/2021. La présente note a pour objectif d'y répondre.

Remarque formulée par la MRAe (avis du 08/02/2021)	Éléments de réponse
Desserte, transports, déplacements (page 7) Préciser si le site est desservi par les transports en commun et d'éventuelles voies de circulation douce.	Les transports en commun sur la commune de MACHECOUL-SAINT-MÊME sont notamment les suivants : - Trains avec la présence d'une gare ferroviaire sur la commune, pour les lignes MACHECOUL/NANTES et MACHECOUL/ST GILLES CROIX DE VIE, - Autocars depuis et vers NANTES. La commune dispose également d'un réseau important de voies cyclables. Le site LSL est accessible en deux roues depuis la gare de MACHECOUL via la rue Marcel Brunelière notamment. La digue du Bois Grassin qui longe le site au nord constitue une voie douce qui permet de rejoindre le chemin de Cahouet qui est une voie partagée automobiles/vélos. Enfin, le projet comprendra des équipements pour le stationnement des vélos afin d'encourager leur utilisation par les salariés.
Paysages (page 8) Elle affirme que les perceptions visuelles rapprochées sont réduites pour l'essentiel à la façade ouest, mais elle n'approfondit pas et n'illustre pas leur caractérisation pour le lotissement du Cahouet. De plus, il est attendu qu'elle élargisse l'analyse à des perceptions plus lointaines.	Davantage de vues d'intégration ont été réalisées, notamment au niveau du lotissement du Cahouet ainsi que dans l'environnement plus large. Elles sont disponibles en annexe de la présente note.
Justification des choix du projet (page 8) Elle aurait toutefois gagné à compléter cette argumentation en évaluant les limites de cette dynamique des sites, en termes de capacités maximales de production d'assemblage pour MFC et de capacités de stockage pour LSL. De plus, considérant leur lien étroit et l'hypothèse d'une baisse à terme des besoins pour MFC, l'étude aurait pu explorer le caractère convertible des installations de stockage LSL à l'échelle du bassin d'activités. Par ailleurs, le dossier n'indique pas si l'accroissement de production de MFC est conditionnée à des modifications substantielles de ses installations sur son propre site. La MRAe rappelle que, dans cette hypothèse, il appartiendrait à l'étude d'impact de présenter aussi les évolutions du site de production MFC, l'ensemble formant un même projet au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement, et d'évaluer les incidences de ce « projet d'ensemble » ainsi constitué.	Les installations LSL sont destinées au stockage de pièces et de cycles en lien avec le site MFC, mais également de produits commercialisés à l'échelle du Groupe INTERSPORT. Cependant, selon les besoins de stockage au niveau du territoire, et selon les évolutions de la stratégie du Groupe, la possibilité de reconversion du bâtiment ne doit pas être écartée, les cellules étant adaptées à du stockage de matières combustibles diverses à température ambiante. Dans ce cas, les procédures administratives nécessaires seront engagées. Toutefois, ce n'est pas dans cette optique que le projet s'intègre actuellement et dans les prochaines années. Aucune modification substantielle n'est, à ce jour, envisagée sur le site MFC.
Demande de dérogation et de défrichement anticipé (page 11) Cette approche concernant le risque de destruction et de dérangement d'espèces protégées n'apparaît pas suffisamment justifiée, notamment au regard d'alternatives calendaires (organisation des travaux hors des périodes défavorables) ou techniques (effarouchement avant installation de nid par exemple).	Le projet s'inscrit dans un secteur voué au développement industriel, inscrit au PLU de Machecoul en zone Uf et 1AUe. L'objectif est de pouvoir accompagner la filiale MFC (Manufacture Française du Cycle) face à la demande croissante pour la fabrication de cycles Made in France. Le projet répond à une très forte attente des consommateurs vis à vis des modes de déplacements « doux ». Afin de répondre à cette croissance, le projet doit

Remarque formulée par la MRAe (avis du 08/02/2021)	Éléments de réponse
De plus, la création du site de renaturation d'habitats favorables aux espèces est programmée, dans le calendrier du projet, en parallèle avec les travaux d'extension de la plateforme logistique. ***La MRAe recommande de mieux justifier les solutions retenues pour la prise en compte du risque de destruction et de dérangement d'espèces protégées et rappelle que la mesure de renaturation doit être mise en œuvre avant l'effectivité des impacts qu'elle est destinée compenser.***	être finalisé, au plus tard, au 1er trimestre 2020 pour pouvoir anticiper l'afflux de demandes printanières. À ce titre, le planning de construction est extrêmement contraint entre l'obtention des autorisations administratives (envisagées au plus tôt fin mai 2021) et l'achèvement des travaux (janvier 2022). Afin d'éviter l'impact sur les espèces protégées en période sensible (période printanière et début d'été), les travaux les plus impactants pour la biodiversité (débroussaillages) ont été scindés en 2 périodes : - un premier débroussaillage anticipé (réalisé en octobre 2020), ayant fait l'objet d'une autorisation administrative et permettant de pouvoir lancer les premiers travaux dès l'obtention des autorisations administratives (fin mai) ; - une seconde phase de débroussaillages (sur les autres secteurs à aménager) envisagée après l'été, hors période de sensibilité des espèces, pour réaliser les aménagements annexes (bassins et piste DFCI). Cette séparation des opérations de débroussaillage en 2 phases permet de pouvoir démarrer les travaux dans les temps, tout en préservant une partie des fourrés, le temps que les travaux de compensation soient mis en œuvre (cf. ci-dessous). Les travaux de compensation, même s'ils n'interviennent que sur des terres labourées, doivent également être réalisés en dehors de la période de sensibilité de la faune afin de limiter le risque de dérangement. Ces derniers seront donc réalisés en parallèle du chantier, soit entre la fin de l'été et le début de l'hiver 2021. A noter qu'un suivi sera réalisé, notamment par un écologue, afin de s'assurer de l'efficacité des mesures de compensation. (cf. chapitre V.3.9.12 du DDAE). Ce suivi comprend la réalisation d'inventaires faune, flore et pédologiques sur 5 ans, puis un contrôle à 8 ans et 10 ans. Un bilan de ce suivi sera transmis chaque année à l'administration (DDTM et DREAL).
<u>Artificialisation et consommation des sols (page 14)</u> Même s'il s'agit d'un projet d'extension d'une plateforme logistique existante au sein d'une zone industrielle, le dossier aurait gagné à approfondir la justification du besoin et du dimensionnement du projet, au regard de l'enjeu de modération de la consommation et d'artificialisation des sols, qui n'est pas abordée dans l'étude d'impact.	Les raisons du projet et notamment le besoin en stockage ont été détaillés dans le chapitre XII de l'étude d'impact. Comme le précise le paragraphe XIII.3 de l'étude d'impact, le projet initial a été revu afin de diminuer l'emprise au sol. Les nouvelles cellules sont donc passées de 24 000 m² initialement à 18 000 m² soit une diminution de l'emprise de 25 %.

Remarque formulée par la MRAe (avis du 08/02/2021)	Éléments de réponse
La MRAe recommande de mieux justifier la prise en compte de l'enjeu de modération de la consommation d'espace, en rappelant que l'objectif de « zéro artificialisation nette » inscrit dans les orientations politiques françaises depuis juillet 2018 impose de réfléchir, à titre compensatoire, à des propositions de désartificialisation parallèlement à tout projet de consommation nouvelle d'espace.	Une surface importante du projet sera maintenue en espaces verts notamment afin de préserver la biodiversité (environ 30 %). De plus, le site LSL est localisé au sein d'une zone d'activité existante, dans le bourg de la commune de MACHECOUL. L'emprise concernée par l'extension était, avant mise en compatibilité du PLU, déjà en zone à urbanisée et donc déjà vouée à être aménagée. Enfin, comme précisé dans le paragraphe II.2.3.1 de l'étude d'impact, le projet n'est pas soumis à compensation agricole.
<u>Intégration paysagère (page 14)</u> Le dossier n'explore pas d'éventuelles incidences au regard de ses façades ouvertes et du lotissement voisin du Cahouet en particulier. Il n'analyse pas l'intégration du projet à des échelles paysagères plus larges, notamment en lien avec le bourg de Machecoul au nord-ouest, et le bourg Saint-Martin dont il est séparé par des parcelles agricoles au nord-est. ***La MRAe recommande d'approfondir l'analyse d'intégration paysagère du projet pour mieux justifier des choix d'aménagement retenus au regard des impacts potentiels sur les populations riveraines et les hameaux ou centre-bourgs plus éloignés.***	Davantage de vues d'intégration ont été réalisées, notamment au niveau du lotissement du Cahouet ainsi que dans l'environnement plus large. Elles sont disponibles en annexe de la présente note.
<u>Energie – climat (page 16)</u> Le dossier indique que la production d'électricité liée aux panneaux photovoltaïques qui seront posés sur les toitures des nouvelles cellules de stockage devrait permettre l'autosuffisance pour le site LSL, peu consommateur d'énergie ; ces affirmations auraient toutefois mérité d'être étayé par des chiffres.	Le projet LSL prévoit effectivement la pose de panneaux photovoltaïques sur une partie des toitures de l'extension. L'électricité ainsi générée en journée, selon l'ensoleillement, sera utilisée sur le site LSL, d'où le terme autoconsommation. L'énergie produite par les panneaux photovoltaïques a été estimée à 278 800 kWh ce qui permettra de réduire la consommation d'électricité du réseau qui restera nécessaire. Le site ne sera pas en autosuffisance notamment en période nocturne où les panneaux ne produiront pas.
<u>Energie – climat (page 16)</u> Faute d'information dans le dossier, la MRAe observe que cette démarche de promotion du vélo ne se traduit pas en termes de desserte par les modes doux pour le projet présenté.	Cf. remarque précédente.

ANNEXE : VUES D'INTÉGRATION PAYSAGÈRE



Perception du projet depuis l'espace public :

- Vues 01 à 06 : proches, depuis la voie de desserte du lotissement du Cahouet à l'Ouest, la digue et l'entrée.
- Vues 08 à 11 : élargies, au Nord depuis les espaces naturels et le Bourg Saint-Martin.
- Vue 07: depuis la rue Marcel Brunelière, voie de desserte de la ZAC.
- Vues 12 à 15 : depuis la voie d'accès au Sud-Est.

Vue 01 :

Depuis la voie de desserte du lotissement du Cahouet à l'Ouest.
Le projet est distant de presque 100 m des premières maisons du lotissement. Cette distance, cumulée à la conservation de la haie dense formant un écran végétal le long du chemin de Cahouet participent à la préservation du lotissement vis à vis du projet LSL. Cette haie sera ponctuellement renforcée.

EXISTANT

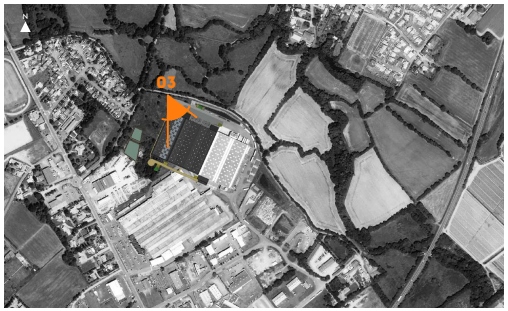
PROJET

Vue 02 :

Depuis l'angle Nord de la parcelle LSL, à l'intersection de la rue du Cahouet et de la voie verte.
Le projet est perceptible par des trouées dans la haie bocagère conservée.

EXISTANT

PROJET



Vue 03 :

Le long du cheminement vert (cycles et piétons) au Nord.
Une haie arbustive basse d'essences locales sera reconstituée dans le prolongement de l'existant, jusqu'aux infrastructures de défenses incendies.

EXISTANT

PROJET

Vue 04 :

Le long du cheminement au Nord.
Façade Nord du projet et perception du décrochement de l'acrotère entre le projet d'extension et l'existant.

EXISTANT

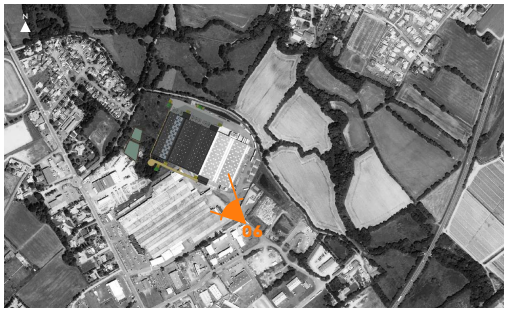
PROJET

Vue 05 :

Le long du cheminement au Nord.
Façade Nord du projet perçue depuis la partie existante.

EXISTANT

PROJET



Vue 06 :

Entrée du site au Sud-Est.
L'extension s'inscrit dans la continuité de l'existant sur l'angle Sud-Est depuis l'accès au site, au coeur de la zone d'activité.

EXISTANT

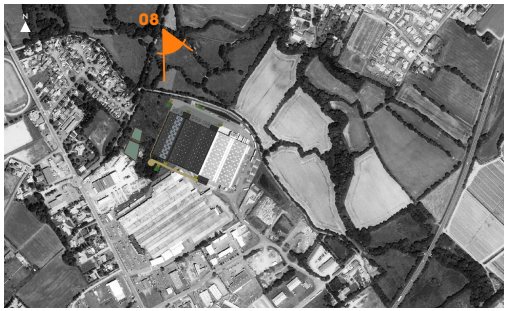
PROJET

Vue 07 :

Depuis la route Marcel Brunelière.
Cette axe dessert la zone d'activité. L'extension LSL, en arrière plan, reste dans le gabarit de son environnement.

EXISTANT

PROJET



Vue 08 :

Croisement de la rue du Cahouet et du Falleron au Nord.
Situé dans le lit du Falleron légèrement en contrebas du site LSL, prés et haies bocagère se succèdent. La façade Nord-Est de l'entrepôt est perceptible l'hiver, à travers les branchage, mais s'éfface complètement l'été avec la densification des feuillages.

EXISTANT

Vue 09 :

Bourg Saint-Martin, extrémité Sud de l'impasse du Gué.
Le Bourg Saint-Martin est situé au Nord-Est du site LSL, à environ 500 m sur une altimétrie équivalente, de l'autre coté du lit du Falleron.
Ce bâtiment artisanal désaffecté va laisser place à de l'habitat individuel. Une zone boisée épaisse, repérable en vue aérienne et sur la photo ci-dessous, préserve ce quartier résidentiel de la vue sur la zone d'activité de Machecoul saint-Même.

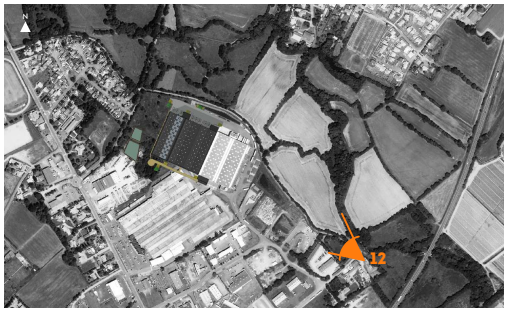
EXISTANT

Vues 10 et 11 :

Bourg Saint-Martin.
Une parcelle maraichère est exploitée au coeur de la zone résidentielle du Bourg Saint-Martin, en limite urbanisée Sud.
On se situe en limite constructible, se développent ensuite une succession de prairies et haies bocagères dans le lit du Falleron.
La distance depuis le site LSL, la topographie relativement plate et la succession de zones boisées denses préservent l'habitat du bourg Saint-Martin de covisibilité avec le projet.

EXISTANT

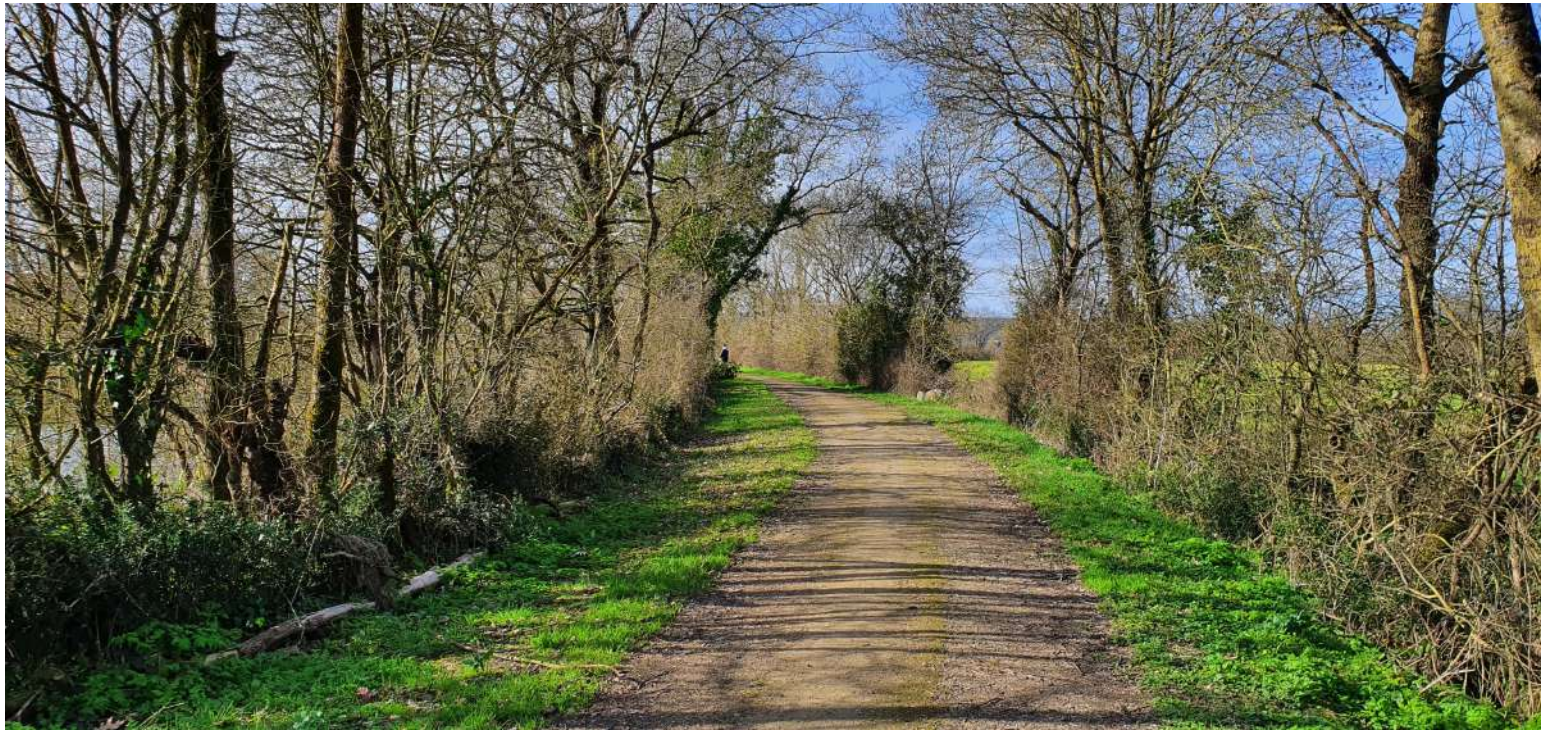
EXISTANT

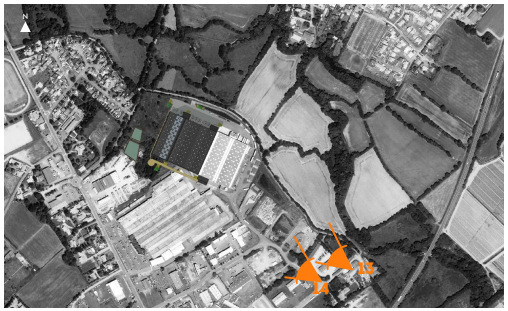


Vue 12 :

Le chemin de la digue, voie verte longeant la limite Nord de la zone d'activité, est préservé de toute covisibilité.

EXISTANT



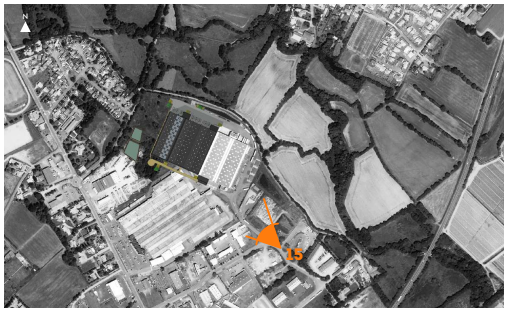


Vues 13 et 14 :

Sud-Est de la zone d'activité.
Vers le Nord depuis le Bois Grassin, Les haies arbustives entre la ZAC et l'espace naturel du Falleron sont conservées. Les activités ne sont que partiellement perçues suivant les axes de circulation.

EXISTANT

EXISTANT



Vue 15 :

Le site depuis la rue Pierre et Marie Curie.
L'extension est plus haute de 2 m par rapport à l'acrotère de l'existant, haute de 11,90 m, soit une augmentation d'environ 1/6ème de la hauteur initiale. Cette différence est très vite gommée dès que l'on s'éloigne du périmètre du site.

EXISTANT

PROJET