



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Inspection générale de l'Environnement
et du Développement durable**

Projet d'aménagement d'un pôle logistique de stockage sur la commune de Carcassonne (Aude)

N°MRAe : 2023APO135

N°saisine : 2023-12317

Avis émis le 13 novembre 2023

PRÉAMBULE

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

En date du 12 septembre 2023, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Occitanie a été saisie par la mairie de Carcassonne pour avis sur le projet de création d'un pôle logistique de stockage, présenté par la SAS Aménagement Carcassonne Régat, sur la commune de Carcassonne (Aude). Le dossier comprend une étude d'impact datée de juin 2023. L'avis est rendu dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet.

Le présent avis est sollicité dans le cadre de la demande de permis d'aménager de ce projet. Conformément au tableau annexé à l'article à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, ce projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 39b « *Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha* ».

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de sa présidente. Conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Le présent avis contient les observations que la MRAe Occitanie formule sur le dossier. Cet avis a été adopté en collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (décision du 07 janvier 2022), par les membres de la MRAe suivants : Yves Gouisset, Christophe Conan, Annie Viu.

En application de l'article 9 du règlement intérieur de la MRAe, chacun des membres cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner. La DREAL était représentée.

Conformément à l'article R. 122-9 du Code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site internet de la MRAe¹ et sur le site internet de la commune de Carcassonne, autorité compétente pour autoriser le projet.

¹ www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html

SYNTHÈSE

Le projet de création d'un pôle logistique de stockage est porté par la SAS Aménagement Régional Carcassonne. Il est localisé dans l'Aude, à l'ouest de la commune de Carcassonne. Il s'implante à proximité d'une zone d'activité économique, la ZAE Lannolier.

Ce projet porte sur un aménagement d'ensemble de deux entrepôts logistiques pour le stockage en 16 cellules de produits secs ou réfrigérés et de produits dangereux en dessous des seuils de classement SEVESO et d'une voirie de desserte, sur d'une emprise foncière de 27,28 ha. Le projet représente près de 18 ha imperméabilisés (bâtiments, voirie, ouvrages de rétention des eaux pluviales).

Le présent avis de la MRAe est rédigé dans le cadre de la demande de permis d'aménager. Le projet est par ailleurs soumis à autorisation environnementale au titre des ICPE et de la loi sur l'eau : l'instruction de ces demandes d'autorisation est en cours à ce stade. Les éventuels compléments ou évolutions de l'étude d'impacts et des mesures engagées par le maître d'ouvrage, pouvant faire suite à l'instruction des différents services, ne peuvent donc pas être pris en compte dans cet avis.

L'étude présente des lacunes et des compléments sont à apporter sur des points majeurs comme la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre complet, l'analyse de la qualité de l'air et des risques sanitaires, l'analyse des impacts acoustiques, la consommation d'espace et l'imperméabilisation, l'insertion paysagère, les impacts en phase travaux, les effets cumulés... La MRAe constate que les impacts du projet sont le plus souvent étudiés dans les limites du site et ne tiennent pas systématiquement compte des impacts environnementaux générés le long des voies de circulation par les mobilités et l'augmentation du trafic routier, pourtant essentielles dans ce projet.

Le choix du site d'implantation mérite d'être explicité de même que le dimensionnement du projet et la recherche de solutions de substitutions, au regard de la consommation d'espace et des règles du SRADDET, des objectifs du ZAN et des orientations du SCoT Carcassonne Agglo.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

1 Contexte et présentation du projet

Le projet de création d'un pôle logistique de stockage est porté par la SAS Aménagement Régional Carcassonne. Il est localisé dans l'Aude, à l'ouest de la commune de Carcassonne. Il s'implante à proximité d'une zone d'activité économique, la ZAE Lannolier.

Ce projet porte sur un aménagement d'ensemble de deux entrepôts logistiques et d'une voirie de desserte, sur une emprise foncière de 27,28 ha.

Il est soumis à permis d'aménager.

Il est par ailleurs soumis à autorisation environnementale au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 et R. 214-1 et suivants (« loi sur l'eau ») du code de l'environnement (rubrique 2.1.5.0, rejet d'eaux pluviales, la superficie totale du projet, étant supérieure à 20 ha) et des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) au titre des articles L. 511-1 à L. 517-2 et R. 511-9 et suivants du même code (rubrique 1510, stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts). La MRAe relève que bien qu'il s'agisse d'un projet d'ensemble, le maître d'ouvrage n'a pas déposé une demande d'autorisation environnementale unique permettant l'instruction conjointe des autorisations ICPE et loi sur l'eau, mais envisage trois demandes d'autorisations environnementales distinctes, pour la loi sur l'eau et pour chacun des deux entrepôts en tant qu'ICPE. La MRAe rappelle que l'autorisation environnementale unique est entrée en vigueur au 1^{er} mars 2017².

Le présent avis est rendu dans le cadre de la première demande d'autorisation déposée: le permis d'aménager. Il porte sur l'étude d'impact annexée au dossier, dans sa version 1 de juin 2023. À ce stade, la MRAe est informée que l'étude d'impact a fait l'objet d'une demande de compléments de la part des services de la DDTM11, dans le cadre de l'instruction de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Les éventuels compléments ou évolutions de l'étude d'impacts et des mesures engagées par le maître d'ouvrage pouvant faire suite à l'instruction des différents services ne peuvent donc pas être pris en compte dans cet avis.

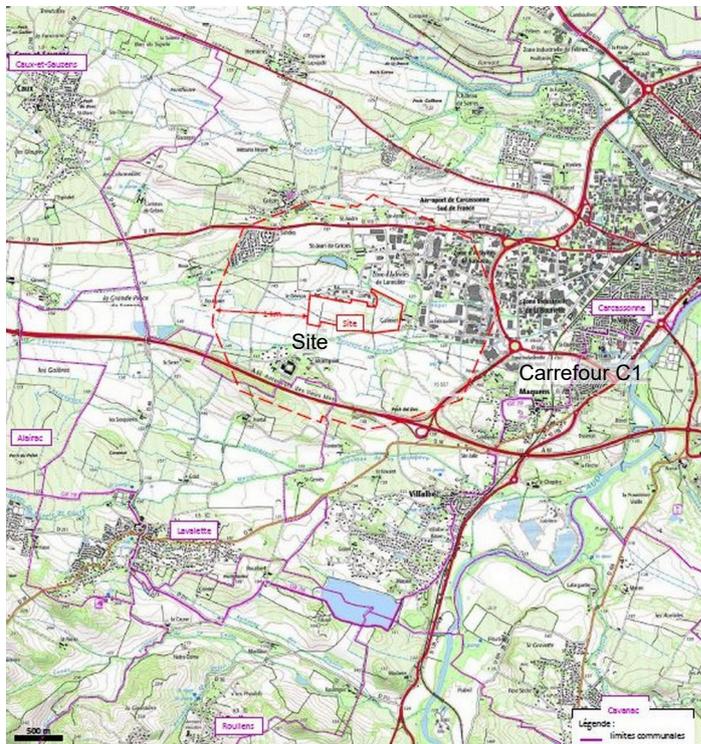


Figure 1: Localisation du projet

2 L'autorisation environnementale unique est définie dans l'article L. 181-1 du code de l'environnement et mise en œuvre à compter du 1^{er} mars 2017 selon l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017

<https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000033931411/>

Jusqu'au 30 juin 2017, les porteurs de projet pouvaient choisir de demander séparément les autorisations qui leur sont nécessaires ou opter pour demander une autorisation environnementale unique.



Figure 2: situation par rapport à la ZAE de Lannolier

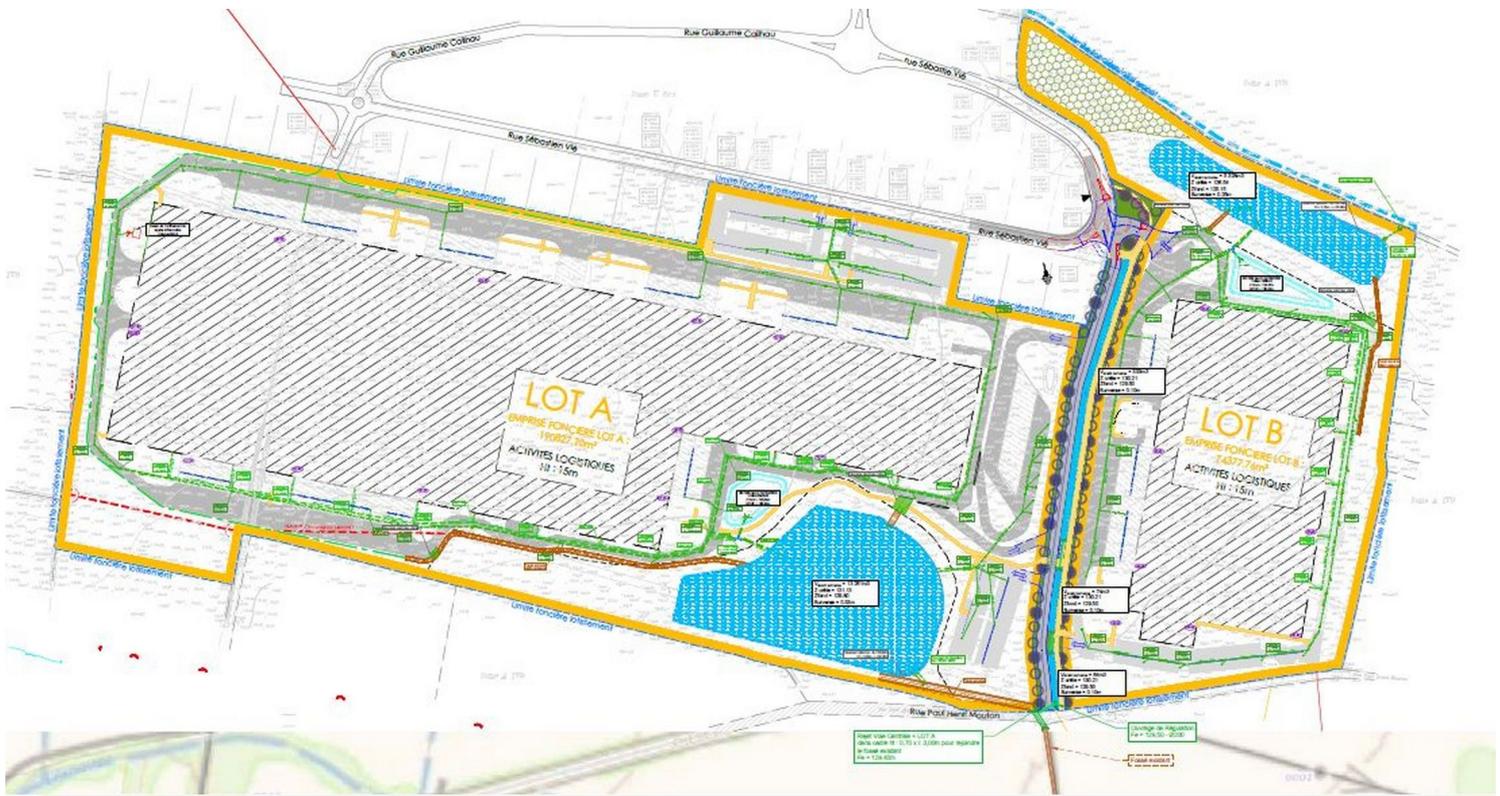


Figure 3: plan de masse du projet

Le terrain d'implantation est occupé par des parcelles agricoles, situées en périphérie de la ZAE de Lannolier et non loin de plusieurs zones urbanisées destinées à l'habitat. L'implantation se fait en prolongement de la ZAE de Lannolier.

Le projet se compose de deux macros lots (un « Lot A » d'une surface de 19,08 ha, rattaché au bâtiment A (82 803 m²) et un « Lot B », d'une surface de 7,44 ha rattaché au bâtiment B (27 951 m²)) et d'un troisième lot destiné à la voirie centrale de desserte, vouée à être rétrocédée au domaine public (superficie de 0,76 ha).

Les bâtiments comprennent des locaux d'activités (douze cellules conventionnelles de stockage de produits secs et de produits dangereux en dessous des seuils de classement SEVESO, pour le bâtiment A et quatre cellules conventionnelles de stockage de produits secs/ réfrigérés et de produits dangereux en dessous des

seuils de classement SEVESO pour le bâtiment B), des bureaux et locaux sociaux, ainsi que des locaux techniques associés à chaque bâtiment, pour une emprise au sol bâtie totale de 110 754 m².

Le projet occupe six des lots de la ZAE Lannolier, destinés à la création d'une partie des aires de stationnement des véhicules légers liées au projet. En plus des surfaces bâties, le projet compte 46 454 m² de voiries et parkings imperméabilisés et deux bassins de rétention des eaux pluviales (étanches) d'une surface totale de 19 601 m².

L'accès au site est prévu par le nord pour l'ensemble des véhicules, en empruntant la rue Sébastien Vie, voie de desserte de la ZAE Lannolier. La voirie à créer pour desservir les deux lots débouche au sud sur la rue Paul Henri Mouton. Des mesures seront prises par la collectivité pour interdire la circulation à tout véhicule par le sud, sauf aux véhicules de secours. D'après l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) relative à l'extension de la zone économique ouest de Salvaza prévue au plan local d'urbanisme (PLU) de la commune, cette voie de desserte pourra relier, à termes, les zones situées au nord-ouest de Carcassonne avec l'embranchement autoroutier (A61) au sud.

Aucune piste cyclable ne traverse ou ne passe aux alentours de l'emprise du projet. La ZAE Lannolier est desservie par le bus urbain de Carcassonne (ligne 7, arrêt à environ 12 minutes de marche du site du projet).

L'accès à l'« autoroute des deux mers » est à environ 3,3 km, en traversant la ZAE Lannolier et la zone d'activité de Salvaza. L'aéroport de Carcassonne Sud de France est à moins de deux kilomètres du projet.

Les quatre habitations les plus proches se situent à 28 m à l'ouest de l'autre côté de la rue Sébastien Vie, à 73 m à l'est au lieu-dit « Galinier », à 250 m au sud de l'autre côté de la rue Paul Henri Mouton, à 395 m au nord de l'autre côté de la rue Guillaume Cailhau.

Le réseau des eaux usées générées par les activités (eaux vannes et lavage des locaux) est raccordé à celui de la ZAE Lannolier, à destination de la station d'épuration de Saint-Jean (Carcassonne). Le projet est raccordé au réseau d'eau potable ; la consommation en eau est estimée à 16 312 m³/an.

Les besoins en énergie mixent l'électricité pour le fonctionnement général et le gaz pour alimenter la chaufferie (raccordements aux réseaux). Des panneaux photovoltaïques sont prévus en toiture pour autoconsommation ou injection sur le réseau.

Le fonctionnement du site est prévu 24h sur 24, en 3x8, sauf pour les employés administratifs. Sur les deux bâtiments le personnel est estimé à 690 personnes. Les éléments concernant le trafic routier, le nombre de mouvements de véhicules légers et lourds sur le site est détaillé plus loin dans cet avis.

L'implantation des bâtiments nécessite des interventions sur deux lignes électriques aériennes existantes : une ligne RTE qui doit être déposée en 2024 dans le cadre d'une restructuration du réseau et une ligne ENEDIS qui doit être dévoyée, pour permettre le projet. Ces travaux et leurs impacts font partie du projet.

Concernant les documents d'urbanisme, le projet s'implante essentiellement en zone 1AU éco du PLU de Carcassonne. C'est un zonage ouvert à l'urbanisation à vocation strictement industrielle et de production (version approuvée de 2016). La modification simplifiée n°2 du PLU (approuvée en 2023), vise à ce que l'activité de stockage logistique soit explicitement incluse au règlement du PLU de cette zone. Dans le règlement du PLU, l'ouverture à l'urbanisation des zones AU est conditionnée à la réalisation d'opérations d'aménagement d'ensemble.

D'autres parties du projet sont situées en zone Atvb, « *correspondant à des espaces naturels perméables pour permettre la circulation des espèces* » : l'aménagement des bassins de rétention y est prévue. La zone Ueco « *zone économique à vocation d'activités plurielles* » est concernée par l'aménagement d'aires de stationnement et d'une partie de la voirie à l'entrée nord du site dans la ZAE Lannolier.

La commune de Carcassonne est concernée par un plan de prévention de risque d'inondation (PPRi), approuvé le 7 mai 2014 par arrêté préfectoral. Ce PPRi est annexé au PLU (servitude d'utilité publique). Le site est situé dans une zone inondable.

2 Principaux enjeux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet sont liés à la consommation foncière et l'imperméabilisation des sols, aux modifications du paysage, aux milieux naturels, à l'eau, aux risques technologiques, au climat et à la qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier, autres enjeux essentiels dans ce dossier.

3 Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend formellement les éléments prévus à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Toutefois, l'étude présente des lacunes et des compléments sont à apporter sur des points majeurs comme la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) complet, l'analyse de la qualité de l'air et des risques sanitaires, l'analyse des impacts acoustiques, l'insertion paysagère, les impacts en phase travaux...

La MRAe constate que les effets du projet sont le plus souvent étudiés dans les limites du site et ne tiennent pas systématiquement compte des impacts environnementaux générés le long des voies de circulation par les mobilités et l'augmentation du trafic routier, pourtant essentielles dans ce projet.

Page 213, l'étude d'impact indique que « *la recherche de solutions de substitutions à ce site ne s'est pas avérée nécessaire* ». Le maître d'ouvrage justifie le choix du site en listant ses atouts, sans faire état d'une démarche de recherche de solutions alternatives de moindre impact environnemental. En particulier, la disponibilité du foncier a fortement influencé le choix du site. La MRAe relève que le maître d'ouvrage recherchait « *un foncier supérieur à cinq hectares* » (page 213) : l'assise foncière retenue et le projet proposé sont près de cinq fois plus grand. Cela interroge sur le dimensionnement du projet et son adéquation à des besoins économiques clairement identifiés.

La MRAe recommande de préciser les données qui définissent la taille du projet, la démarche de recherche réalisée pour aboutir au choix du site et la recherche de solutions alternatives de moindre impact.

Une étude des risques sanitaires est présente dans l'étude d'impact. Elle ne traite que de la phase d'exploitation et pas de la phase chantier. La MRAe remarque que l'analyse des émissions atmosphériques en phase d'exploitation est incomplète ; celle des nuisances sonores, se limite au site lui-même, sans considérer l'augmentation des émissions liées aux mobilités le long des axes empruntés. L'étude des risques sanitaires fait donc l'objet de recommandations (cf. partie 4 du présent avis).

La MRAe recommande de compléter l'étude des risques sanitaires en tenant compte de la phase chantier et de l'augmentation du trafic routier (émissions atmosphériques et nuisances sonores) sur les populations voisines des axes empruntés, entre le site, la RD119, la RD6161 et l'échangeur de l'A61.

L'étude ne réalise pas de bilan concernant les GES. Elle calcule le tonnage équivalent carbone annuel de la consommation électrique prévisionnelle du site et indique, par ailleurs, le tonnage équivalent carbone « évité » par la production issue des panneaux photovoltaïques implantés sur 55 % de la surface de toiture (l'étude ne précise d'ailleurs pas le choix de limiter la couverture de panneaux photovoltaïques à seulement 55 % de la surface disponible). La MRAe relève que ces éléments ne constituent pas un bilan des émissions de GES : ils ne tiennent pas compte de la consommation de gaz, ni des émissions liées aux mobilités et transports routiers, ni de la perte de capacité de stockage de carbone des couverts végétaux détruits.

La MRAe recommande la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre complet, incluant les mobilités et le transport routier, proposant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

L'analyse des effets cumulés identifie plusieurs autres projets consommateurs d'espace, s'implantant en dehors de zones d'activités, impactant également le trafic routier sur les mêmes voies de circulation. L'étude conclut sans autre précision : « *La SAS Aménagement Carcassonne Régale prendra toutes les mesures nécessaires afin de réduire cet impact* ».

La MRAe recommande de compléter l'analyse des effets cumulés par des propositions concrètes de réduction des impacts cumulés.

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Consommation d'espace

Pages 64 à 68, l'étude d'impact évalue le projet au regard des grands axes d'orientation et lignes directrices du SCoT Carcassonne Agglo et du SRADDET d'Occitanie³, sans rentrer dans le détail concernant la consommation d'espaces.

La MRAe rappelle que la loi du 22 août 2021, dite « Climat et Résilience », affiche pour les SRADDET un objectif global de division par deux de la consommation d'espaces sur la période 2021-2031 par rapport à la période de référence 2011-2021, puis à nouveau une diminution de 50 % de la consommation d'espaces entre 2031 et 2041, et un objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050.

La MRAe rappelle également que l'article 220⁴ de la même loi impose un inventaire des ZAE ouvertes, afin d'optimiser leur occupation. Dans ce sens, la prescription 63 du DOO du SCoT Carcassonne Agglo⁵ impose une « *consommation prioritaire du potentiel foncier identifié au sein des zones d'activités et le renouvellement des friches avant l'ouverture de foncier en extension* ».

De plus, le SRADDET, édicte certaines règles concernant directement ce type de projet : la règle 11 (sobriété foncière), la règle 12 (limiter l'imperméabilisation des sols), la règle 14 (privilégier l'installation des activités dans les zones d'activités existantes, en maximisant leur potentiel de densification, requalification ou de reconversion), ou encore la règle 15 (maximiser le potentiel de densification et de reconversion des zones logistiques et prioriser l'implantation des nouvelles zones logistiques au niveau des embranchements ferroviaires, fluviaux et portuaires).

L'étude d'impact ne confronte pas le projet à ces différentes règles et prescriptions.

La MRAe recommande de démontrer en quoi le projet est en adéquation avec le respect des règles du SRADDET, des objectifs du ZAN et des orientations du SCoT Carcassonne Agglo, et si nécessaire de prévoir des adaptations pour s'y conformer.

L'artificialisation des sols envisagée, notamment leur imperméabilisation sur une surface de près de 18 ha est susceptible de générer des impacts environnementaux, tels que la création d'un îlot de chaleur, un appauvrissement de la biodiversité, un déficit d'infiltration vers les nappes d'eau souterraines et simultanément une modification des écoulements des eaux superficielles, une dégradation de la qualité des eaux superficielles et souterraines, une perte de sols agricoles, une diminution des capacités de stockage du carbone et de manière générale une disparition des habitats naturels et de leurs services écosystémiques. Ces impacts ne sont pas étudiés, hormis pour la gestion des eaux pluviales, et aucune solution permettant d'économiser les sols, de réduire leur imperméabilisation, n'est envisagée. Page 212, il est indiqué qu'une « *étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée a été lancée et sera produite en complément du dossier* ».

La MRAe recommande de compléter l'analyse des impacts du projet sur la consommation d'espaces, l'imperméabilisation des sols, les services écosystémiques et d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols.

La zone correspondant au projet concerne une seule exploitation agricole, celle d'une SCEA spécialisée en grandes cultures dont 63 % des parcelles sont irriguées. L'emprise du projet représente 15 % de la surface agricole utile totale de l'exploitation. D'après les données de l'INAO, la majorité des surfaces sont classées en appellation d'origine contrôlée (AOC) viticoles « Malepère ». L'étude d'impact indique qu'une étude de compensation agricole est en cours. La MRAe relève que la CDPENAF⁶ a émis en avis défavorable sur ce projet le 11/04/2023.

3 Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document stratégique en matière d'aménagement, prescriptif en ce qu'il doit être pris en compte par le SCoT, et intégrateur puisqu'il prend en compte des documents supérieurs (dont le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie).

4 Article 220 loi dite « climat et résilience » https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000043957249

5 Avis de la MRAe du 12 avril 2023 <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023ao37.pdf>

6 Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers

4.2 Paysage

Les bâtiments occupent une surface importante : 82 803 m² et 27 951 m². Les toitures des deux bâtiments culminent à 14,60 m et sont partiellement recouvertes d'équipements photovoltaïques.

Une étude d'impact patrimoniale (EIP) a été réalisée, afin d'évaluer les impacts du projet au regard de la ville fortifiée historique de Carcassonne et du Canal du Midi, sites inscrits au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO. L'avis du « pôle de compétence Canal du Midi » de la direction départementale des territoires de la mer (DDTM) a été recueilli sur cette étude. D'après l'étude, il n'y a pas de covisibilité directe du site du projet avec les deux ouvrages inscrits.

Le dossier présente une d'étude paysagère qui permet d'identifier des impacts potentiellement élevés dans l'environnement proche du projet, en particulier depuis les secteurs habités à l'ouest, au nord-ouest et au sud du projet, « *au sud et sud-est, le site s'ouvre sur le hameau « viticole » de Montquier, avec des covisibilités très fortes et des rapports d'échelles importants* », « *à l'ouest, le site s'ouvre sur la vallée agricole avec une forte covisibilité renforcée par la position en crête du site* ».

Alors que de nombreux plans et insertions, sont proposés concernant l'aménagement de la voie de desserte des deux lots, aucun photomontage ne simule les deux bâtiments à une échelle rapprochée (moins de trois kilomètres) depuis les voies de communication ou les secteurs habités. L'EIP propose que « *les volumes des bâtiments soient traités par l'emploi de matériaux de qualité en façades de teintes sombres peu contrastants avec le paysage, ainsi que par des plantations sur les bandes limitrophes des parcelles* ». On ne retrouve pas ces propositions dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact pour permettre d'évaluer l'insertion du projet dans son environnement proche, en fournissant des photomontages, depuis les secteurs habités dans un rayon de trois kilomètres et depuis l'A61.

Elle recommande également de compléter l'étude d'impact en proposant des mesures en faveur de son insertion paysagère.

4.3 Habitats naturels, faune, flore

L'étude naturaliste n'identifie que des enjeux faibles concernant les habitats naturels : des surfaces cultivées ou en jachères, un fossé drainant et une zone humide (le ruisseau de l'Arnouze) au sud, des haies arbustives et des fourrés à l'est, le ruisseau temporaire de Régal, son boisement riverain et une prairie post-culturelle au nord-est.

Les enjeux sont également jugés faibles pour :

- les amphibiens : Crapaud calamite et Triton palmé, dont les présences sont avérées ;
- le Pélodyte ponctué, présence attendue ;
- les reptiles : présence de la Couleuvre à échelons et du Lézard catalan ;
- et les oiseaux bien que de nombreuses espèces utilisent le site pour leur alimentation, dont trois espèces patrimoniales (Huppe fasciée, Milan noir et Cédicnème criard en halte migratoire).

La plante hôte du papillon la Diane est observée dans la pointe nord-est du site. Ce secteur, bordant le Régal est celui où les enjeux naturalistes sont les plus nombreux.

L'implantation du projet évite les secteurs identifiés comme les plus sensibles dans l'étude d'impact. Des mesures de réduction d'impacts sont proposées concernant leur mise en défens, le suivi du chantier ou le calendrier d'intervention. Toutefois, la MRAe souligne que le principal impact de ce projet porte sur les importantes surfaces imperméabilisées, la perte de sol de qualité notable (AOC viticole) et de sa biodiversité (cf. recommandation page 8 de cet avis). La perte d'habitat de chasse et d'alimentation des oiseaux n'est pas prise en compte dans le dossier, malgré les enjeux relevés.

Suite à une démarche volontaire de la SAS Aménagement Régal Carcassonne, un diagnostic archéologique va être réalisé, « *des fouilles préventives ont par conséquent été engagées* ».

La MRAe recommande de considérer la perte d'habitat de chasse et d'alimentation pour les oiseaux dans l'évaluation des impacts du projet.

Afin de préserver les sols, leur couvert végétal et les espèces animales utilisant les surfaces, la MRAe recommande de ne pas réaliser les fouilles archéologiques avant l'autorisation du projet.

4.4 Imperméabilisation des sols

Le projet prévoit l'imperméabilisation de 17,7 ha (bâtiments, parkings et voirie, bassins), soit 65 % des 27,3 ha d'emprise du projet.

Cette imperméabilisation et la gestion des ruissellements qui s'ensuit :

- d'une part, prive les sols et les eaux souterraines d'une infiltration des eaux pluviales (46 000 m³/an⁷) de bonne qualité car épurée lors du passage à travers les sols de la zone non saturée ;
- d'autre part conduit à déverser dans les cours d'eau un volume plus important (115 000 m³/an), car non sujet à évapotranspiration, d'eaux potentiellement contaminées par leur ruissellement sur les parkings et voiries, même après déshuilage et décantation.

Ce taux important d'imperméabilisation, sans compensation ni même de recherche de solutions moins impactantes, n'est pas compatible avec la disposition 5-04 du SDAGE⁸ - Éviter, réduire et compenser l'impact des nouvelles surfaces imperméabilisées - contrairement à ce que mentionne l'étude d'impact (page 106).

Enfin, la MRAE rappelle que du point de vue de l'impact qualitatif sur les eaux superficielles ou souterraines, les systèmes de séparation des hydrocarbures nécessitant un entretien régulier de manière à conserver son efficacité⁹, constituent un point faible.

La MRAe recommande que la compatibilité du projet avec les recommandations du SDAGE relative à l'imperméabilisation des sols soit mieux établie.

Elle recommande également que l'étude des bassins qui sera produite dans le cadre de l'instruction loi sur l'eau, mentionne explicitement les modalités de contrôle et d'entretien des bassins de séparation des hydrocarbures.

4.5 Eaux de surface et souterraines

Sur la base des relevés piézométriques et des constats effectués lors de l'étude géotechnique, les bassins de rétention envisagés seraient concernés par « l'apparition temporaire de venues d'eau » en lien avec une nappe superficielle plus ou moins continue temporaire qui se développe à l'occasion de périodes pluvieuses. Il est donc prévu la mise en place d'un matelas graveleux de répartition des charges hydrauliques de manière à pouvoir compenser les éventuelles sous-pressions hydrostatiques et l'isolation des eaux surface collectées vis-à-vis de cette nappe superficielle via la mise en œuvre d'une couche étanche argileuse et éventuellement d'un drainage à la périphérie des bassins.

Par ailleurs, il semble qu'il soit impossible de surélever les bassins pour que le fond soit au-dessus des plus hautes eaux de la nappe superficielle.

Le site n'est donc pas propice à une infiltration des eaux pluviales, laquelle, si elle était possible, pourrait provoquer des débordements de la nappe superficielle en surface ; les bassins de rétention devront être évacués vers le réseau superficiel.

7 Pluviométrie moyenne de 654mm/an, pluie efficace atteignant la nappe 40 %.

8 Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée

9 Les modalités d'entretien des bassins de séparation des hydrocarbures sont décrites dans l'arrêté du 22 décembre 2011, qui précise que les bassins doivent être entretenus par un professionnel qualifié au moins une fois par an : vérification de l'étanchéité du bassin, nettoyage du bassin, vérification du bon fonctionnement des dispositifs de collecte et de séparation des hydrocarbures, réparations si nécessaire. Le nettoyage du bassin doit être effectué en vidant le bassin à l'aide d'une pompe de vidange. Les parois et le fond du bassin doivent être lavés à l'aide d'un nettoyeur haute pression. Les dépôts de boue et d'hydrocarbures doivent être déposés dans un conteneur approprié. Il est recommandé de faire réaliser un diagnostic des bassins de séparation des hydrocarbures tous les 5 ans. Un registre de maintenance doit être tenu à disposition de l'administration.

Les compléments demandés dans le cadre de l'instruction « loi sur l'eau » doivent apporter des précisions sur la gestion des eaux pluviales.

Le site n'est pas à l'origine de rejets industriels. Les eaux de surface, comme la nappe superficielle et la nappe inférieure, sont jugées potentiellement vulnérables aux risques de pollutions.

Dans ce contexte de rejet des eaux issues des bassins vers le réseau d'eaux superficielles, la MRAE rappelle que le SDAGE 2022-2027 fixe à l'Arnouze un objectif d'état moins strict en 2027 du fait de la difficulté identifiée à réduire rapidement les pressions subies par le ruisseau¹⁰.

Le projet est raccordé au réseau d'eau potable et prévoit une consommation estimée à 16 312 m³/an. Dans un contexte de raréfaction de la ressource en eau, la MRAe estime qu'il convient de présenter des garanties permettant de s'assurer de la fourniture en eau sur le long terme par le gestionnaire de l'eau, et de proposer des mesures de réduction de ces consommations.

La MRAe recommande de fournir une attestation du gestionnaire de l'eau permettant de garantir la satisfaction des besoins estimés et de prévoir des mesures de réduction des consommations.

La MRAe recommande également que l'étude des bassins qui sera produite dans le cadre de l'instruction loi sur l'eau, détaille le dispositif de construction des bassins, assurant ainsi que les eaux entrant dans les bassins ne fuient pas directement dans la nappe superficielle en inondant éventuellement le site ou soient envoyées vers les ruisseaux avant décantation.

La MRAE recommande d'assurer que le recours aux rejets des bassins de gestion des eaux pluviales ne dégradent pas l'état des ruisseaux à l'aval et ne compromettent pas les objectifs assignés par le SDAGE.

4.6 Nuisances et pollutions

Air

Les mouvements quotidiens induits par l'activité du site sont estimés à 700 mouvements/jour pour les poids lourds, et 1 380 mouvements/jour pour les véhicules légers.

L'étude des rejets atmosphériques (annexe 21) pose comme hypothèse que l'accès principal à la zone se fera par le nord depuis les routes départementales D119 ou D6161, puis à travers les zones urbanisées par le boulevard Henry Bouffet, la rue François-Xavier Fafeur, puis la rue Philippe Lauth, la rue Fritz Lauer et enfin la voie de desserte de la ZAE Lannolier.

L'analyse des émissions atmosphériques est recentrée uniquement sur les tronçons des D119 et D6161, au nord et à l'est du projet. C'est une approche maximisante pour ces secteurs, mais qui n'étudie pas l'effet des émissions atmosphériques sur le site lui-même, la traversée des zones urbanisées entre le site et les départementales, sur l'utilisation probable du boulevard Henry Bouffet vers l'est en direction de la D6161 jusqu'à l'échangeur autoroutier, et sur l'A61 elle-même. La MRAe souligne, d'ailleurs, que l'étude des incidences sur le trafic routier (annexe 23) se base, elle, sur 80 % du trafic en lien avec l'A61 et seulement 20 % vers la D119, ce qui n'est pas cohérent avec les hypothèses retenues dans l'étude des rejets atmosphériques.

L'évaluation des émissions polluantes, calculées par le logiciel ADEME-IMPACT sur les deux tronçons étudiés, montre une forte augmentation des émissions induites par le trafic routier, 11,9 % (en moyenne, tous polluants confondus) sur la RD119 et 7,8 % sur la RD6161.

L'étude d'impact conclut pourtant, page 176, que « *les impacts sur la qualité de l'air du projet seront toutefois limités au vu du secteur d'étude : le projet se situe déjà dans un secteur urbanisé soumis à des trafics routiers (proximité du site à la RD119 et la RD6161) et donc à leurs émissions atmosphériques* ». La MRAe estime, au contraire, qu'il convient de tenir compte de l'effet cumulé du projet par rapport à la situation actuelle et aux autres projets identifiés.

Aucune évaluation des risques sanitaires n'est réellement effectuée : l'étude conclut à un risque sanitaire acceptable sans comparer les émissions calculées aux valeurs toxicologiques de référence au travers d'un scénario d'exposition.

10 Pollutions par les pesticides - Pollutions par les substances toxiques (hors pesticides) - Altération de la morphologie

La MRAe recommande de ré-évaluer l'impact sanitaire des émissions atmosphériques liées au trafic routier, sur les différents secteurs urbanisés traversés et jusqu'à l'axe autoroutier, en cohérence avec l'analyse des incidences du trafic routier. L'étude devra également évaluer les effets cumulés.

Bruit

L'étude acoustique (annexe 22) a réalisé une simulation des émissions sur le site en fonctionnement, en cinq points de mesures, en limite du site et à proximité des habitations les plus proches. Les simulations prennent en compte la présence simultanée de plusieurs camions sur le site en fonction d'une affluence estimée de vingt camions en journée et dix la nuit. Selon les hypothèses retenues, les émergences sonores seraient conformes aux valeurs réglementaires de jour comme de nuit, exceptées pour le point 4 en période diurne (émergence supérieure à 5 db(A)) même si la valeur limite de 70 db(A) est, elle, respectée. Des mesures doivent donc être proposées pour respecter les émergences au droit des habitations.

Une campagne de mesures est prévue suite au démarrage des installations en période représentative de l'activité, afin de vérifier la conformité des niveaux sonores en limite de propriété et au niveau des zones à émergence réglementée.

La MRAe relève l'assurance faite dans l'étude d'impact que les camionneurs devront arrêter les moteurs durant les déchargements et en attente des chargements, et qu'aucun camion ne stationnera en dehors du site mais rappelle que cette consigne est difficile à faire respecter, notamment en période de fortes chaleurs et de froid ou si les temps d'attente sont intégrés dans les périodes de repos réglementaires. A ce sujet, la MRAe note l'absence de mention de local de repos pour les camionneurs pour éviter que ceux-ci attendent dans leur véhicule.

La MRAe relève aussi que l'étude acoustique se limite aux émissions en provenance du site et ne tient pas compte du bruit généré par le trafic routier le long des voies d'accès menant au site. Une étude complémentaire est nécessaire.

La MRAe recommande de réaliser une étude acoustique le long des voies d'accès menant au site, de façon à tenir compte du trafic routier lié au projet sur les secteurs urbanisés traversés.

Elle recommande que des mesures soit proposées pour respecter les émergences au droit des habitations.

La MRAe recommande également de configurer l'installation de manière à ce que les chauffeurs de camions ne soient pas en situation d'attente, moteurs en route.

Trafic routier

L'étude montre que ce projet ne se développe qu'en lien avec les voies routières, pour le transport des marchandises comme pour les déplacements des employés (le bus et le covoiturage sont évoqués).

L'étude de trafic (annexe 23) retient l'hypothèse maximaliste que « *chaque heure de pointe sera concernée par une relève d'équipe (3x8) générant ainsi des flux en entrée et en sortie* ». Globalement, le trafic généré par le projet n'impacte pas le fonctionnement des carrefours du secteur d'étude, à l'exception du carrefour C1 (cf. figure 1). Pour pallier le durcissement des conditions de trafic sur ce giratoire, l'étude propose l'aménagement de surlargeurs sur les deux branches d'entrée RD6161 nord et sortie de ZAC, afin de permettre un écoulement des véhicules sur deux files à l'approche du giratoire, permettre l'augmentation de la capacité du carrefour et un fonctionnement fluidifié de ce dernier.

La MRAe estime que ces travaux sont en lien direct avec le projet et que leurs impacts doivent être évalués dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande d'évaluer les impacts sur l'environnement de l'aménagement de surlargeurs au niveau du carrefour C1.

Elle recommande d'étudier d'autres modalités de transport des marchandises, notamment le ferroviaire, et le développement des mobilités actives pour les employés en lien avec le centre ville de Carcassonne.

4.7 Risques et dangers

Le dossier transmis dans le cadre du permis d'aménager ne dispose pas de l'ensemble des éléments relatifs aux dossiers ICPE et en particulier de l'évaluation des risques liés aux produits stockés et de l'étude des dangers.

La MRAe ne peut s'exprimer sur ces thématiques à ce stade.