

Courrier n°2

Valentine TESSIER
Avocat à la Cour

MAIRIE DE SALBRIS

04 OCT. 2019

déjà déposé Mairie de LA FERTÉ-IMBAULT COURRIER ARRIVE
le 21/09/2019

Monsieur le Commissaire enquêteur
Mairie de SALBRIS

Paris, le 20 septembre 2019

Par courriel :
pref-icpe@loir-et-cher.gouv.fr
PAR LRAR

A L'ATTENTION DE MONSIEUR LE COMMISSAIRE-ENQUETEUR EN
CHARGE DE L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA DEMANDE
D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE DE LA SCCV SB LOG

**MES REF : Dossier 2018-1201 CONSORTS PLEE / PLATEFORME
LOGISTIQUE SALBRIS**

Monsieur le Commissaire enquêteur,

J'interviens dans l'intérêt des consorts PLEE, qui possède une propriété sur le territoire de la Commune de la Ferté-Imbault, de l'autre côté de la Route départementale 89, en face du projet de la SCCV SB LOG implanté quant à lui sur le territoire de la Commune de Salbris.

A ce titre, je souhaite vous faire part des observations des Consorts PLEE concernant le projet de demande d'autorisation environnementale de la SCCV et de permis de construire SB LOG tel qu'il est présenté lors de l'enquête publique en cours.

Précisément, plusieurs points de ce projet apparaissent contestables ou posent question.

1/ De première part, l'étude d'impact évoque 300 emplois créés. La présentation du projet le 6 septembre dernier à la Mairie de Salbris en évoquait 250.

Surtout, aucun document n'explique comment ce chiffre a été obtenu ! Comment le nombre d'emplois créés a-t-il été calculé ? L'étude d'impact est silencieuse sur ce point.

Or, le chiffre apparaît fortement disproportionné.

Au regard des conséquences extrêmement nuisibles de ce projet sur son environnement, il nous semble fondamental que vous sollicitiez des compléments à cette étude d'impact, sur ce point, pour vérifier la prétendue nécessité de ce projet d'un point de vue économique.

2/ De deuxième part, les territoires des Communes de Salbris et de la Ferté-Imbault sont inclus en totalité au sein de la zone Natura 2000 « Sologne ». En d'autres termes, le projet de plateforme est également inclus au sein de ce projet.

Or, le projet porte atteinte à la préservation de cette zone protégée.

Précisément, il convient de rappeler que le DOCOB de la préservation Natura 2000 identifie le site du GIAT et les populations qui y vivent, en s'assurant que l'exploitation de ce site par le GIAT est cohérent avec le maintien des espèces identifiées (DOCOB Natura 2000 Sologne, p.52-53).

Il ressort de la conclusion de ce document sur ce point que le site militaire permettait la préservation des espèces.

Précisément, le site permettait le stockage de munition mais les activités exercées n'avaient pas d'incidence sur la présence des habitats.

IV - CONCLUSION

En conclusion, on peut dire que :

- les pratiques actuelles de gestion des habitats d'intérêt européen présents sur les emprises relevant du Ministère de la Défense sont cohérentes avec les habitats et espèces en place et le maintien de leur état de conservation,
- les activités exercées (stockage de munitions à Salbris, aérodrome à Romorantin-Pruniers, n'entraînent aucun effet négatif sur la présence et la conservation des habitats et espèces d'intérêt européen,
- il n'y a pas lieu dans les conditions actuelles de mettre en œuvre des mesures particulières d'entretien des habitats concernés.

Le classement des emprises militaires dans le SIC "Sologne" ne remet pas en cause le déroulement des activités militaires présentes et à venir.

(DOCOB Natura 2000 Sologne, p.53)

Toutefois, ce n'est plus le cas ici.

Le projet qui vous est actuellement soumis ne respecte pas les habitats identifiés sur le site.

Pire, on apprend en lisant l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale qu'un broyage des espèces forestières a été réalisé avant l'inventaire de 2018 !

Comment réaliser une étude de l'existant quand on fait disparaître préalablement l'objet de l'étude ?

Sur ce point, d'ailleurs, on ne peut que relever que les arbres ainsi « broyés » l'ont été alors même que le Rapport de présentation du PLU avait identifié ce site comme abritant potentiellement des espèces d'intérêt européen et que tout projet devra réaliser un état initial détaillé et évaluer les impacts prévisibles, ce qui n'a hélas pas pu être fait à cause de ce broyage préalable :

Zone AUi de l'ancien site GIAT (en limite Ouest du territoire communal).

Cette zone comprend deux anciens sites militaires.

Aucune espèce et aucun habitat d'intérêt européen n'a été recensé sur ce vaste territoire composé d'une mosaïque de milieux à l'occasion des prospections rapides menées en 2012. Toute la superficie concernée n'a pu être prospectée et il est possible que des zones humides, des éléments de landes ou de milieux pionniers des sables secs d'intérêt communautaire ou des espèces protégées se trouvent sur ce territoire

Les parties boisées de cette zone ont le potentiel d'abriter des espèces d'intérêt européen (notamment des espèces d'oiseaux). Il conviendra, lorsque des projets se préciseront, de réaliser un état initial détaillé et d'évaluer les impacts prévisibles.

Encore, l'étude d'impact admet que le porteur de projet n'a pas pu localiser les espèces à enjeu.

Toutefois, elle se limite à indiquer que « une mise à jour de l'étude faune-flore, centrée sur les terrains accueillant le projet, est prévue » (Etude d'impact, p.38).

Un peu plus loin, après avoir relevé que le site Natura 2000 Sologne possédait un patrimoine naturel riche et que les enjeux de préservation de la biodiversité sur ce site étaient essentiels, l'étude d'impact se limite à indiquer qu'une étude d'incidence sera réalisée plus tard (Etude d'impact, p. 39)

Cette étude d'incidence ne figure pas au dossier soumis à enquête publique !

En tout état de cause, au sein d'une zone Natura 2000, alors même que les diagnostics réalisés préalablement ont tous démontré la présence d'espèce importantes, il est impensable de se limiter à attendre une étude ultérieure sur cette question.

Ce d'autant plus que le projet a un taux d'évitement extrêmement faible (15 hectares détruits dont près de 10 hectares de zone humide), comme l'a relevé l'Autorité environnementale :

Point	Complément demandé	Commentaire / Réponse
16	Bien qu'il s'explique logiquement par la faible naturalité des milieux présents, très perturbés, et des fonctionnalités limitées en termes de zones humides, le faible effort d'évitement (1,5 ha préservés, dont 1,25 ha de zones humides, contre 15 ha détruits, dont 9,57 ha de zones humides) pourrait être mieux justifié.	Ajout d'un paragraphe p.144 Bien que la naturalité du site de projet soit faible, une réflexion a été menée quant à l'établissement du projet pour la meilleure insertion écologique possible. Toutefois, les dimensions du projet, du bâtiment et des voisins associés, nécessitent une surface de terrain importante, ce qui a fortement contraint l'implantation.

L'évaluation environnementale du projet aurait dû être évaluée dans sa globalité, en prenant en compte la caractéristique Natura 2000, pour évaluer la totalité des impacts du projet sur son environnement !

Ce point démontre une nouvelle fois l'insuffisance de l'étude d'impact sur ce point.

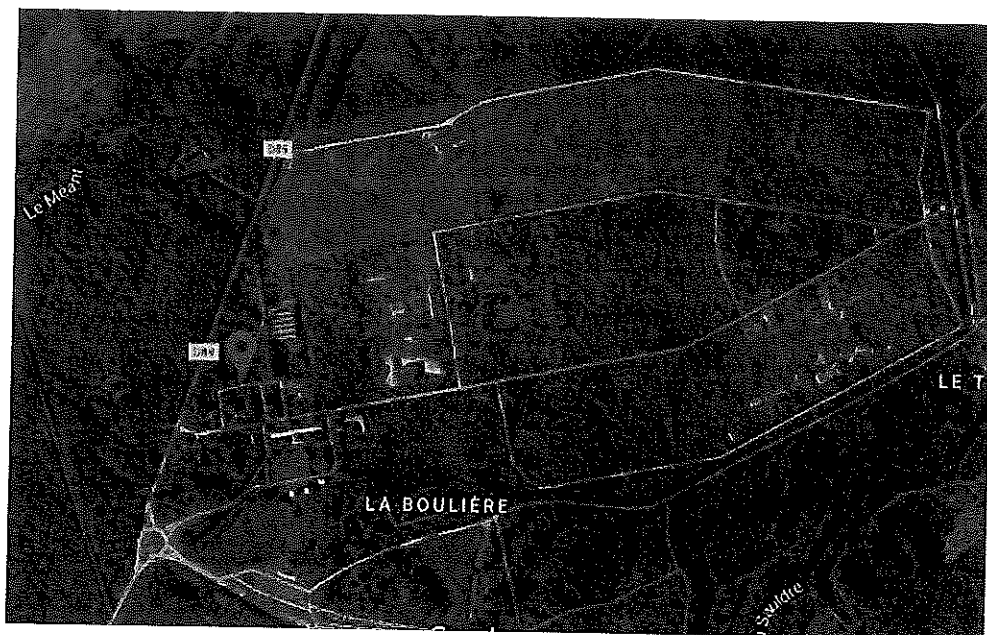
Sur la question de la consommation des espaces naturels, l'avis de l'autorité environnementale est surprenant :

Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	0	Le dossier montre que le site est implanté sur une friche industrielle dont la vocation est d'accueillir des activités économiques. Le projet ne consommera donc pas d'espaces agricoles.
---	---	---

Pourtant, s'il est vrai que le projet ne consomme pas d'espaces agricoles, il n'en reste pas moins qu'il consomme des espaces naturels.

Précisément, le GIAT a quitté les lieux dans les années 1990 et, depuis, la nature a repris ses droits dans cet environnement protégé.

La vue aérienne montre très bien que la biodiversité y était revenue grâce à l'inexploitation du site.



Pourtant, le dossier est muet sur ce point.

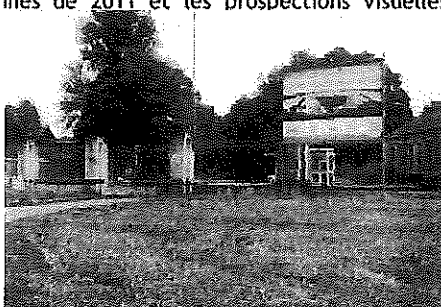
Par ailleurs, si l'on compare le diagnostic réalisé ici avec le diagnostic environnemental réalisé en 2010 pour l'élaboration du PLU de Salbris, on ne s'y retrouve pas (Rapport de présentation PLU, p. 72)

Zone AUI de l'ancien site GIAT (en limite Ouest du territoire communal).

Cette zone comprend deux anciens sites militaires. Ce vaste territoire est composé d'une mosaïque de milieux : boisements feuillus de chênes et bouleaux, accompagnés de châtaigniers et de trembles. La strate herbacée est dominée localement par la molinie bleue en nappe, ailleurs par des éricacées (callune et bruyère cendrée). On observe ponctuellement un faciès à fougère aigle, chênaie acidiphile « classique » avec chêne pédonculé, charme, alisier torminal, aubépine, fusain, prunellier, ronces, tamier, germandrée scorodolne, d'anciennes cultures colonisées par une végétation de friche avec ronces et par des accrues jeunes de bouleau verruqueux, accrues de bouleaux avec tapis de callune, quelques pieds de bruyère à balais.

Les parties boisées de cette zone ont le potentiel d'abriter des espèces d'intérêt européen : la Bondrée apivore (*Pernis apivorus*), le Circaète Jean-le-Blanc (*Circaetus gallicus*) et le Pic noir (*Dryocopus martius*).

D'après les photos aériennes de 2011 et les prospections visuelles réalisées à travers les grillages clôturant les sites militaires, il apparaît que l'essentiel des espaces non perturbés par les activités humaines industrielles sont occupés par des friches et accrues boisées de même nature que sur les fonds voisins.



Il est étonnant que ces éléments ne se retrouvent pas dans l'étude d'impact soumise à la présente enquête publique et il est surprenant que l'inclusion du terrain au cœur de la zone Natura 2000 ne soit pris en compte dans l'étude des impacts du projet qu'a *minima*.

Ces éléments démontrent que l'étude n'a pas été réalisée avec toute l'attention que ce site aurait mérité.

3/ De troisième part, sur le diagnostic de la zone, une autre erreur doit être relevée.

Précisément, il ressort de l'étude d'impact que l'itinéraire des camions ne traverserait aucune zone habitée.

Pourtant, le terrain des Consorts Plée est situé précisément en face de l'entrée/sortie du projet. Or, sur ce terrain est bien implantée une maison d'habitation.

Trafic routier	+	Le dossier évalue précisément l'impact du trafic routier généré par le projet sur les axes de circulation du secteur. L'impact du projet sera important pour les 5,6 km de routes départementales reliant le site à l'autoroute A71. Cependant, cet itinéraire ne traverse aucune zone habitée et la RD89 sera interdite aux poids lourds au nord du site. L'impact du trafic lié au site sur l'autoroute A71 sera plus limité (8 % du trafic PL).
----------------	---	--

4/ De quatrième part, il existe une incohérence sur le nombre de places de stationnement

Une nouvelle incohérence ressort de la lecture combinée des dossiers soumis à enquête publique.

Précisément, si l'étude d'impact évoque 300 véhicules légers quotidiennement, le document de présentation du projet de permis de construire évoque quant à lui 491 places de véhicules légers.

Cette différence importante porte à confusion et ne permet pas de savoir si l'évaluation a pu être réalisée avec justesse ou non.

5/ De cinquième part, le diagnostic portant sur la pollution lumineuse est erroné.

Précisément, l'étude d'impact indique que :

ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

Le projet sera implanté sur l'ancien site GIAT sur la commune de SALBRIS, au cœur de la Sologne, à environ 5 km à l'Ouest du centre-ville.

Comme le montre l'extrait de carte ci-dessous (source : www.geoportail.gouv.fr), les émissions actuelles de la zone d'étude sont principalement constituées par l'éclairage public de la commune de SALBRIS, n'impactant cependant pas les terrains accueillant le projet. Des émissions lumineuses sont notées à l'emplacement du projet et doivent correspondre aux installations de l'établissement GIAT avant l'arrêt des activités. Des émissions lumineuses étaient donc déjà existantes à l'emplacement du projet.

(étude d'Impact, p. 141).

Ce faisant, en produisant une carte des pollutions lumineuses trop ancienne, l'étude d'impact fait comme si le site du GIAT était encore en fonctionnement.

Toutefois, tel n'est plus le cas depuis près de vingt ans.

En d'autres termes, depuis plus de vingt ans, plus aucune source de pollution lumineuse n'existe sur ce site !

C'est donc de manière totalement fautive que l'étude d'impact indique que des émissions lumineuses étaient déjà existantes à l'emplacement du projet !

Cette information a empêché de bien évaluer les impacts du projet en termes de pollution lumineuse.

Cela est visible dans l'avis rendu par l'Autorité environnementale, passée à côté de l'information :

Emissions lumineuses	+	Le dossier décrit l'état initial en termes d'émissions lumineuses sur le site. Il précise que les éclairages extérieurs seront munis d'horloge crépusculaire et orientés vers le sol.
----------------------	---	---

Or, pour la biodiversité du site, on va passer d'un site totalement éteint à un site certainement éclairé une bonne partie de la journée et de la nuit, ce qui est loin d'être sans incidence !

En d'autres termes, les impacts du projet en termes de pollution lumineuse n'ont pas été évalués.

Ce point doit également remettre en cause le projet tel qu'il a été présenté.

6/ De sixième part, il ressort de certains éléments de ce dossier qu'il est envisagé à court terme, par le propriétaire du site, d'y implanter d'autres activités économiques.

Plus encore, il semblerait que des discussions soient déjà en cours avec le porteur du projet, Baytree, sur ce site.

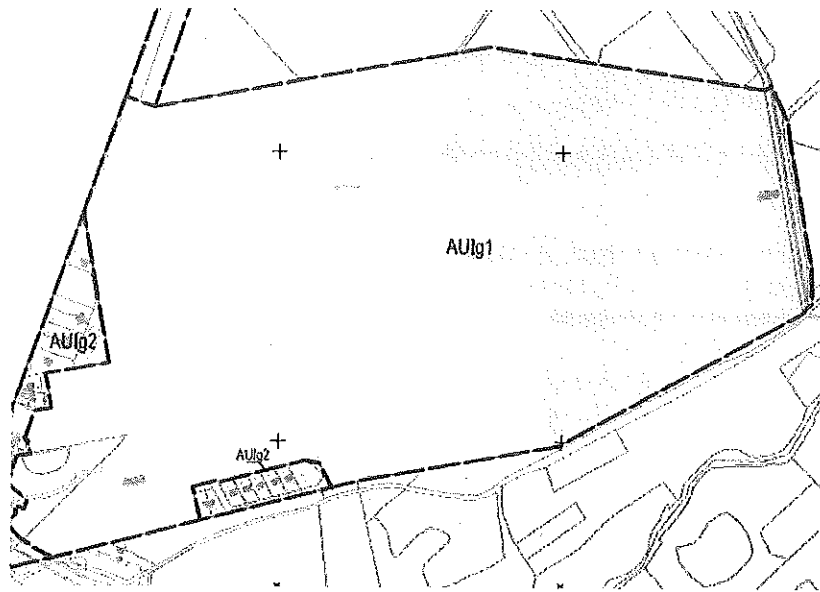
Eu égard aux impacts cumulés de ce projet avec ces implantations supplémentaires, il aurait dû être envisagé de réaliser une étude d'impact globale sur l'ensemble du site.

En ne le faisant pas alors même que les projets sont à l'étude, l'étude n'a pas permis d'évaluer tous les impacts du projet.

7/ De septième part, il convient de relever l'incompatibilité manifeste entre la destination du projet et le PLU.

Précisément, le PLU identifie l'ancien site du GIAT et lui confie deux types de zonage : une zone AUlg1 à destination d'activités économiques, d'une part, une zone AUlg2 à vocation d'extension de l'habitat, d'autre part :

« Cette zone comprend un secteur AUlg qui correspond à la partie Sud de l'ancien site du GIAT lui-même scindé en deux sous-secteurs : un sous-secteur AUlg1 réservé aux activités économiques et un sous-secteur AUlg2 permettant la densification et l'extension de l'habitat existant. » (Rapport présentation PLU, p.132)



Toutefois, en l'occurrence, le projet prévoit l'implantation d'une ICPE Seveso Seuil haut.

Une telle destination dangereuse apparaît en contradiction avec la possibilité d'y installer, dans un futur proche, des habitations à si grande proximité.

Cette incompatibilité devrait empêcher, en elle-même, la réalisation du projet.

8/ De huitième part, le dossier de demande de dérogation concernant les espèces protégées a été réalisé *a minima*.

En droit, il doit être rappelé que l'article L. 411-2 précise que la dérogation ne peut être obtenue que sous conditions et, notamment, pour « *des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique* ».

Le Conseil d'Etat est de plus en plus attentif aux justifications présentées par les maîtres d'ouvrage pour demander cette dérogation et requiert plusieurs conditions :

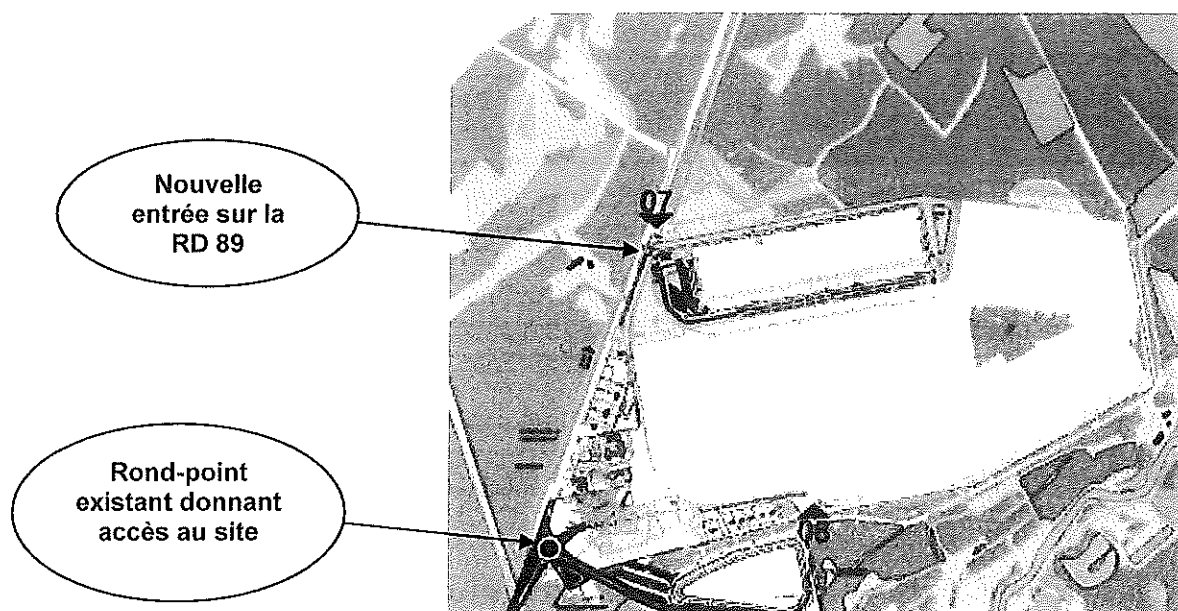
- D'une part, la dérogation ne peut être obtenue que si le projet répond à un intérêt public majeur ;
- D'autre part, elle devra également être justifiée au titre des deux autres conditions cumulatives : a) il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et b) cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

A titre d'exemple, les travaux de contournement d'un bourg ont été considérés comme ne recouvrant pas ces conditions (CE, 28 décembre 2018, n° 419918).

Plus récemment, ce sont les travaux relatifs à la réalisation d'un vaste centre commercial dans la région toulousaine qui se sont vus annulés, le Conseil d'Etat considérant que « *ce projet ne répondait pas à une raison impérieuse d'intérêt public majeur suffisante pour justifier les atteintes à la protection des espèces* » (CE, 24 juillet 2019, n° 414353).

En l'occurrence, le porteur de projet ne justifie nullement en quoi son projet recouvrerait un intérêt public majeur qui autoriserait la destruction de ces espèces protégées.

9/ De neuvième part, les Consorts Plée s'interrogent sur la nécessité d'ouvrir une nouvelle entrée / sortie sur la RD 89 alors qu'un précédent projet avait entraîné la réalisation d'un rond-point tout neuf qui, aujourd'hui, n'a aucune utilité.



Pour rappel, le rond-point situé au sud-ouest du projet a été réalisé il y a une dizaine d'années pour permettre l'installation d'un projet qui n'a pas pu se réaliser en raison de son irrégularité reconnue par les différentes juridictions administratives saisies à l'époque.

Ce rond-point permettrait d'entrer immédiatement sur le site du projet soumis aujourd'hui à l'enquête publique, en créant beaucoup moins de nuisances que celles qui découlent de la création d'une nouvelle entrée/sortie sur la RD89.

L'utilisation de cette entrée du site, déjà existante, éviterait de créer une nouvelle ouverture sur la Route départementale 89, ce qui abaisserait grandement la dangerosité de celle-ci.

Pourtant, il n'est même pas évoqué dans le projet !

Cette solution de substitution aurait pourtant de nombreux avantages :

- Elle éviterait d'abord les dépenses inutiles pour réaliser la nouvelle entrée et en sécuriser les abords ;
- Elle abaisserait ensuite grandement la dangerosité du projet en évitant de créer une nouvelle entrée de camions sur la RD 89, déjà passante.

On peut s'étonner que cette option n'ait jamais été évoqué ni prise en considération par le maître d'ouvrage alors qu'elle aurait pour conséquences une diminution des impacts du projet à plusieurs égards.

Sur ce point, une modification du projet apparaît nécessaire et aisément réalisable.

10/ De dixième part, enfin, sur l'interdiction de la RD89 au Nord du site pour les poids lourds

Il ressort de l'avis de l'autorité environnementale que l'impact du trafic routier aurait été sous-estimée au motif que « *cet itinéraire ne traverse aucune zone habitée et la RD 89 sera interdite aux poids lourds au Nord du site* ».

Cette interdiction serait évidemment souhaitable.

Toutefois, cette prétendue interdiction ne ressort pas clairement du dossier soumis à enquête.

A cet égard, les Consorts Plée sont particulièrement concernés puisque, comme indiqué précédemment, leur propriété est située en face de l'entrée/sortie de la future plateforme, le long de la RD89 et la propriété continue au Nord de celle-ci.

D'une part, alors que l'étude d'impact estime à 170 le nombre de camions sur place quotidiennement, le dossier n'explique pas comment garantir une telle interdiction.

Sur ce point, le Maître d'ouvrage devrait être réinterrogé pour que le public puisse s'assurer que l'interdiction sera bien mise en œuvre.

D'autre part, quand bien même elle serait garantie, l'impact du trafic routier du fait du projet resterait extrêmement important.

Pour rappel, ne sont considérés comme poids lourds que les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Or, l'Etude d'impact évoque plus de 300 véhicules « légers », soit ceux de moins de 3,5 tonnes, par jour (soit plus de 600 mouvements quotidiens).

Au sein de cette gamme de véhicules, on peut trouver des grosses camionnettes et beaucoup de véhicules lourds et bruyants.

En d'autres termes, l'impact du projet sur le trafic routier sera très important.

Il a pourtant été sous-évalué par l'Etude d'impact.

Surtout, eu égard à l'importance de ce trafic de véhicules de moins de 3,5 tonnes jusqu'à la plateforme, il apparaîtrait nécessaire que la mesure d'interdiction des poids lourds soit accompagnée d'autres dispositifs de sécurité tels que : dos d'âne, limitation de la vitesse de circulation, etc.

Ces mesures apparaissent nécessaires au regard des impacts importants du projet sur ce point.

En conclusion, l'ensemble des remarques ci-dessus présentées démontre les lacunes et imperfections qui entachent le projet.

Une évolution du projet doit ainsi absolument être envisagée et l'étude d'impact doit être renforcée.


Enfin, la sécurisation des abords doit être assurée.

* *
*

Espérant que l'ensemble des remarques présentées dans le présent courrier soient entendues pour que le projet évolue dans le sens des observations des Consorts PLEE.

Je reste à votre disposition, pour toute explication ou autre complément d'information que vous souhaiteriez.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.


Valentine TESSIER
Avocat à la Cour

