



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
sur le projet « Bâtiment logistriel »  
présenté par la société GOODMAN  
sur la commune de Colombier-Saugnieu  
(département du Rhône)**

**Avis n° 2018-ARA-AP-00522**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 17 avril 2018, à Clermont Ferrand. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis relatif au projet de « bâtiment logistriel » présenté par la société GOODMAN sur la commune de Colombier-Saugnieu (Rhône).

Étaient présents et ont délibéré : Jean Pierre Nicol, Pascale Humbert, Patrick Bergeret, Catherine Argile.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants 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 sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 22 février 2018, par l'autorité compétente pour autoriser le projet (demande d'autorisation environnementale), pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Des compléments dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale ont été apportés tout au long de la procédure d'instruction. **La mission régionale de l'autorité environnementale a pris en compte les éléments reçus dans le cadre de l'instruction jusqu'au 10 avril 2018. Si d'autres éléments ont été transmis ensuite, ils n'ont pas été pris en compte dans l'avis.**

Conformément aux dispositions de l'article R. 181-19 du même code, le préfet du Rhône et le directeur général de l'agence régionale de santé ont été consultés dans le cadre de la procédure liée à l'autorisation environnementale. Ceux-ci ont rendu leur avis respectivement le 08 mars 2018 et le 05 mars 2018.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, le mettre en ligne et le transmettre à l'autorité compétente.**

**Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.**

**Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, cet avis doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui doit être jointe lors de la consultation du public.**

## Avis détaillé

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>4</b>
1.1. Présentation du projet.....	4
1.2. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné et du projet.....	5
<b>2. Qualité du dossier.....</b>	<b>5</b>
2.1. Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	5
2.2. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....	8
2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....	12
2.4. Les indicateurs de suivi.....	13
2.5. Les méthodes utilisées et auteurs des études.....	13
2.6. Le résumé non technique de l'étude d'impact.....	13
<b>3. Prise en compte de l'environnement par le projet.....</b>	<b>13</b>

# 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

## 1.1. Présentation du projet

Le projet, mené par la société GOODMAN FRANCE, porte sur la création d'un important complexe logistique dans le cadre du développement d'une zone d'activités sur l'emprise du domaine aéroportuaire de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Le projet se situe rue de Hongrie, Aéroport Lyon Saint-Exupéry à Colombier-Saugnieu. Le projet est situé au Sud de l'aéroport, le long de la voie SNCF existante et à proximité immédiate du projet de ligne LGV Lyon-Turin. Cet espace est actuellement occupé par l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux).

Le projet s'étend sur une parcelle de 21,35 hectares. Il est composé d'un bâtiment principal de très grande taille (L=360 m, l=150 m, h=18 m) comprenant trois niveaux (P1 : réception de produits, préparation/expédition des commandes, P2 et P3 : stockage de produits combustibles non dangereux), présentant une surface au sol d'environ 48 800 m<sup>2</sup>. À cela s'ajoutent une cellule dédiée à l'activité d'impression à la demande (simple niveau, d'une surface d'environ 6 225 m<sup>2</sup>) et une zone de bureaux.

Le plan de masse du projet présente également une zone de parking véhicules légers importante (1435 places), des zones de voiries et de parking poids lourds (151 places), ainsi que des bassins de décantation et d'infiltration des eaux pluviales et incendies. Tous ces éléments ne sont pas présentés dans l'étude d'impact, qui se limite à une description très succincte du bâtiment principal (dimensions du bâtiment et des cellules) et ne présente pas de manière précise les éléments du projet qui ont fait l'objet de l'analyse. ; ils sont cependant détaillés dans le dossier d'autorisation liée au permis de construire (note de présentation).

Le projet relève de l'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement, compte-tenu de la nature et du volume des activités. Par ailleurs, il s'inscrit dans le périmètre de l'autorisation préfectorale délivrée à la société Aéroports de Lyon qui autorise le rejet des eaux pluviales de la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry et la réalisation des ouvrages de suivi nécessaires.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale contient la présentation des activités qui seront exercées à l'intérieur du site. Il présente les phases de construction, d'exploitation et de remise en état du projet mais ne présente pas la démolition et la remise en état suite au départ de l'actuel occupant (IFSTTAR). De plus, la description du bâtiment de stockage (châssis et vêtue) devrait être clarifiée et illustrée par des coupes transversales afin d'appréhender au mieux les caractéristiques particulières de la structure. Par exemple, les caractéristiques des vêtues ne sont pas toutes clairement mentionnées dans l'étude d'impact.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter la présentation du projet dans l'étude d'impact, en précisant son contour et ses caractéristiques.**

## 1.2. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné et du projet

Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont :

- la limitation des déplacements motorisés et la préservation de la qualité de l'air : en effet le projet va induire un trafic routier important d'environ 1000 poids lourds et 4400 véhicules légers par jour au pic de l'activité ;
- la préservation de la ressource en eau : le site se situe au-dessus de la nappe fluvio-glaciaire de l'Est lyonnais ; le périmètre de cette nappe fait l'objet du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Est lyonnais dont l'objectif est la préservation quantitative et qualitative de la ressource ;
- la préservation de la biodiversité, du fait notamment de la présence d'espèces protégées mais également des habitats et espèces plus communs ;
- la gestion des risques technologiques, dans un contexte aéroportuaire contraint par une servitude radar liée à l'activité aéroportuaire, une servitude de dégagements aéronautiques, le projet LGV Lyon-Turin et la continuité des activités du territoire.

## 2. Qualité du dossier

Le dossier de demande d'autorisation comporte l'ensemble des documents et pièces prévus par l'article R.122-5 du code de l'environnement et traite de toutes les thématiques environnementales prévues par ledit code.

Toutefois, l'analyse reste très succincte et l'étude d'impact renvoie, implicitement en général, à certaines études placées en annexe, ne facilitant pas la lecture du document. Les documents liés à l'instruction au titre de l'autorisation environnementale mis à disposition de la mission régionale de l'autorité environnementale contiennent en outre de nombreux éléments qui devraient être présentés dans l'étude d'impact. Celle-ci n'apparaît donc pas suffisante en elle-même. La démarche menée dans le cadre de l'évaluation environnementale n'y apparaît pas complètement.

**L'autorité environnementale recommande de revoir formellement l'étude d'impact pour y intégrer, de façon suffisamment détaillée, l'ensemble des éléments relatifs à l'évaluation environnementale prévus par les textes, afin qu'elle puisse remplir le rôle qui est le sien.**

### 2.1. Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

De manière générale, au sein du périmètre d'étude défini par l'exploitant, le dossier présente une description de l'état initial pour l'ensemble des thématiques environnementales. Un développement de l'étude de l'état actuel a été réalisé pour les enjeux de la biodiversité, de l'eau, de l'air et du climat, des risques et du patrimoine culturel et paysager et est présenté dans des annexes. Les cartes présentées répondent aux exigences du code de l'environnement et sont à des échelles adaptées à la zone d'étude et au projet, à l'exception du plan d'ensemble 1/200e du projet qui a été fourni au 1/750e, ce qui est justifié

par l'ampleur du projet.

L'étude d'impact présente les différents enjeux et les quantifie. Les principaux enjeux relevés sont ceux liés aux déplacements et aux eaux souterraines. Le rapport conclut à un enjeu modéré pour la faune et la qualité de l'air, tout en indiquant dans les annexes que pour certaines espèces les enjeux sont forts, ou, pour la partie air, que la zone est définie au niveau du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise comme devant faire l'objet d'une amélioration de la qualité de l'air. Au vu de ces éléments, il convient de mieux justifier, ou de revoir, le niveau retenu pour ces deux enjeux.

Le dossier présente l'évolution de l'état initial avec et sans mise en œuvre du projet. Compte-tenu de l'environnement du site et de son usage actuel, le dossier estime de manière argumentée que le site a une vocation industrielle ou tertiaire. L'évolution des principaux enjeux du site est présentée sous forme synthétique de tableau facilitant la lecture.

Au niveau thématique, la mission régionale d'autorité environnementale tient à souligner plusieurs points :

#### Déplacements et qualité de l'air :

Une étude de trafic au droit des principaux axes routiers susceptibles de desservir le site a été réalisée dans le cadre du projet. L'environnement rapproché du site est notamment marqué par la présence d'une autoroute (A432) faisant le raccordement entre l'A6 et l'A7. L'étude qualifie, de manière pertinente, le trafic à différentes heures de la journée correspondant notamment au pic du matin et au pic du soir. Les trafics présentés ne mettent en évidence aucune congestion sur le périmètre d'étude, autant sur les axes que sur les carrefours giratoires.

Elle présente l'état de l'utilisation des transports en commun dans la zone et leur intégration dans le plan de déplacement urbain de la métropole du Lyon.

L'étude de l'état initial présente l'enjeu sur les déplacements comme important ce qui, au vu de l'ampleur du projet, semble pertinent.

Les données concernant l'air sont celles des stations les plus proches (Genas et Pusignan), situées à plus de 5 km de la zone du projet. L'étude d'impact n'apporte pas d'information spécifique au secteur. L'état initial mériterait d'être développé sur ce point, le secteur faisant partie d'une zone identifiée dans le plan de protection de l'atmosphère de Lyon comme devant être améliorée au niveau qualité de l'air (cf tableau des enjeux p 51).

#### Gestion des eaux :

L'étude d'impact présente finement l'état initial concernant l'enjeu de l'eau, particulièrement l'impact sur la nappe souterraine. Toutefois, on peut regretter que certaines informations figurent en annexe du dossier plutôt que dans le corps de l'étude, ce qui rend l'étude moins autoportante et lisible.

Le projet n'est pas situé dans un périmètre de captage d'eau potable, et la nappe d'eau souterraine située sous le projet est modérément profonde (environ 35 à 40 m de profondeur par rapport à la surface du sol). Compte-tenu de la perméabilité forte du milieu, la nappe est par ailleurs très vulnérable au droit du site.

Le projet étant, d'une part, situé dans le périmètre du SAGE de l'Est lyonnais qui a notamment pour objet de rétablir l'équilibre quantitatif de la nappe et, ayant d'autre part une forte empreinte au sol, le dossier identifie la gestion des eaux pluviales comme un enjeu fort. Ce niveau d'enjeu retenu par l'exploitant est cohérent par rapport au territoire et au projet.

### Biodiversité, préservation faune/flore :

L'exploitant a réalisé un diagnostic faunistique et floristique sur le site au cours de l'année 2017.

L'étude d'impact présente de façon synthétiques les enjeux faune/flore du projet. Ces enjeux sont détaillés dans l'annexe 4. La pression d'inventaire a été adaptée pour la caractérisation de l'état initial. Elle tient compte du fait que le site est pour partie anthropisé et qu'il existe une bibliographie importante sur ce site.

D'après le diagnostic présenté dans l'évaluation environnementale, aucune espèce végétale patrimoniale et/ou protégée n'a été observée lors des deux campagnes de prospection simple réalisées en 2017 sur la zone d'étude. Des cartes de répartition des espèces sur différentes échelles permettent de bien appréhender les enjeux faune/flore. L'analyse de l'état initial a conduit l'exploitant à estimer, à juste titre, que les enjeux floristiques au sein de l'aire d'étude immédiate sont faibles.

En revanche, les enjeux faunistiques au sein de l'aire d'étude ont été jugés faibles à modérés du fait de l'identification de quelques espèces remarquables (oiseaux, hérisson d'Europe, amphibiens...). **L'autorité environnementale recommande de détailler la justification des niveaux retenus dans l'étude d'impact, en cohérence avec les éléments présentés dans la demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées présentée en annexe 4.**

### Gestion des risques technologiques :

L'environnement territorial du projet est marqué par la présence d'infrastructures importantes : l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, la LGV Rhône-Alpes, le réseau autoroutier et le projet Lyon Turin. Le dossier décrit globalement ces infrastructures ; il aborde de manière pertinente le projet de ligne ferroviaire et ses contraintes liées à l'urbanisation future (existence d'une déclaration d'utilité publique). En revanche, l'état initial aurait pu davantage présenter les contraintes liées à la proximité de l'aéroport.

### Patrimoine culturel et paysage :

Le terrain du projet présente une certaine sensibilité archéologique, en raison des découvertes faites par le passé lors des travaux de construction de l'aéroport (cimetière médiéval) ou dans le cadre du contournement routier de Colombier-Saugnieu (sites antiques et médiévaux aux lieux-dits « le Rontay », « Reverolle » et « le Grand-Arasieux »). Les éléments présentés dans le dossier apparaissent proportionnés.

Par contre, au niveau paysager, l'étude d'impact ne présente pas les caractéristiques paysagères de la zone et les enjeux à prendre en compte. Le volet paysager, constitué de photomontage ou de photographie, sans commentaire, est présenté en annexe. Il conviendrait d'intégrer les principaux éléments dans l'étude d'impact et de les commenter. La qualification d'enjeu faible pour l'enjeu paysager apparaît cependant, malgré les insuffisances de l'étude elle-même, probablement adaptée.

## 2.2. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts

À partir de l'analyse de l'état initial, le dossier présente les effets potentiels du projet en phase chantier et en phase d'exploitation. L'ensemble des thèmes est traité dans le dossier mais parfois de manière incomplète. Les documents fournis en annexe permettant dans certains cas de compléter l'analyse ; il conviendrait d'intégrer ces éléments dans l'étude d'impact.

En raison de la distance entre le projet et les sites Natura 2000 les plus proches (FR8201727, « l'Isle Crémieu » à 8,5 km au sud-ouest de la parcelle), l'exploitant a réalisé une étude simplifiée, proportionnée à la situation. Le diagnostic conclut de manière pertinente et claire à l'absence d'impact potentiel sur les zones considérées. Ce faisant, la suite de l'évaluation environnementale aborde plus succinctement cette thématique.

Les mesures proposées par l'exploitant pour corriger les impacts potentiels de son projet sont listées, sans plus d'information, dans un tableau de synthèse par thématique (p. 88 à 90 de l'étude d'impact). Ce choix de présentation ne permet pas de mettre en évidence la démarche « Eviter, Réduire, Compenser ».

Certains éléments apparaissent dans les annexes (emplacement pour des navettes dans le plan de masse, mesures présentées dans le dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées...), suggérant qu'une réflexion a été menée sur certains thèmes.

**L'Autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact doit présenter l'ensemble des impacts envisagés et mettre en évidence de manière claire les mesures mises en place pour les éviter, puis les réduire, et enfin, le cas échéant, compenser les impacts résiduels.**

De manière générale, il convient de préciser, pour les différentes mesures, les modalités retenues afin de garantir leur mise en œuvre. En outre :

- certaines mesures présentées ne relèvent pas de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » mais d'un fonctionnement normal du projet : entretien des installations, produits et déchets stockés dans des rétentions adaptées, collecte et élimination des déchets dans des filières adaptées... ;
- d'autres sont valables pour tout projet, mais les éléments présentés ne sont pas suffisants pour garantir une réponse adaptée aux impacts de ce projet spécifique. Ainsi, par exemple : « *conception architecturale des bâtiments pour l'intégrer au mieux dans l'environnement* », « *balisage des chantiers* », « *choix d'espèces végétales auto-suffisantes et non invasives...* ». Au niveau de la biodiversité, le rapport indique « *un traitement des espaces verts qui pourront devenir un habitat temporaire pour les espèces animales de passage* » sans détailler la mesure.

### Déplacements et qualité de l'air :

Le projet présente les impacts du projet sur les déplacements. En particulier, il entraînera une augmentation significative du trafic lié à l'exploitation du bâtiment. Aussi, l'étude estime le niveau d'impact potentiel important sur ce volet. Cette qualification paraît pertinente étant donnée l'ampleur de cette augmentation de trafic.

Dans l'étude de trafic jointe en annexe, l'exploitant présente de manière claire l'évolution du trafic sur les différentes infrastructures. Les flux routiers du projet (PL et VL) rejoindront l'autoroute A432 localisée au



Sud et à l'Est du site. Le trafic généré par le projet est conséquent puisqu'il introduira un flux d'environ 1004 mouvements de poids-lourds et 4410 véhicules légers par jour aux pics de l'activité. Un risque de congestion est possible au droit des échangeurs aux différentes heures de pointe.

En ce qui concerne la qualité de l'air, aucune information n'est donnée sur les niveaux d'émissions générés par le projet, donc sur ses impacts en situation de fonctionnement normal, ou en cas d'incendie.

Pour réduire le risque de congestion liée au trafic poids lourds et des employés, selon cette étude annexe, les horaires de pics de trafic lié à l'activité seront en dehors de heures de pointe du trafic pendulaire. En outre, des aménagements de voirie sont prévus. D'autre part, toujours selon cette étude annexée, un réseau de cars est projeté pour le ramassage des employés pour réduire l'impact lié au trafic, sans que davantage de précision ne soient apportées sur ses caractéristiques et sa mise en oeuvre.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse par une évaluation des impacts en termes de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre et de présenter plus clairement, dans l'étude d'impact, les mesures pour les limiter.**

#### Gestion des eaux :

Le dossier identifie les impacts du projet sur le volet « eau ». Des éléments présentés en annexe du dossier mériteraient de figurer directement dans le corps de l'étude d'impact.

Le dossier présente un possible impact du projet en phase chantier sur les eaux souterraines en cas de déversement accidentel. En phase d'exploitation, le site ne générant pas d'eaux résiduelles industrielles, aucun impact n'est à prévoir. En revanche, compte tenu de l'imperméabilisation des sols, le projet peut avoir des effets sur la recharge de la nappe phréatique ; aussi l'ensemble des eaux pluviales sera infiltré par des bassins de décantation et d'infiltration conformes aux préconisations du SAGE de l'Est lyonnais.

Compte-tenu de la vulnérabilité de la nappe phréatique et de la perméabilité des sols, les eaux issues des parkings et voiries seront susceptibles de générer une pollution chronique des eaux souterraines. L'étude aurait aussi pu évaluer l'impact indirect lié à la création d'un parking et à la venue des salariés en voiture.

L'impact du projet sur la consommation d'eau a été étudié. L'eau potable proviendra du réseau de l'aéroport ; aucun prélèvement d'eau dans le milieu n'est prévu, ni aucun usage d'eau industrielle, et l'enjeu est ainsi qualifié de faible.

Des mesures de maîtrise des impacts seront prises en phases travaux, comme la limitation du décapage, des dispositifs de confinement, l'étanchéité de l'aire et le raccordement des installations au réseau d'eaux usées. En phase d'exploitation, la gestion des eaux pluviales et des eaux d'extinction en cas d'incendie apparaît bien prise en compte à travers les plans et schémas fournis dans le dossier. Le rejet des eaux pluviales infiltrées au droit du site fera l'objet d'une surveillance afin de respecter les normes de rejet applicables à l'aéroport de Lyon via l'arrêté préfectoral du 14 janvier 2011.

Le projet présente les principales règles de la doctrine du SAGE de l'Est lyonnais relatives à la gestion des eaux pluviales : 1) infiltrer les eaux pluviales in situ, 2) conserver une hauteur de zone non saturée (ZNS) minimum de 1 m au-dessus des plus hautes eaux de la nappe, 3) infiltrer les 15 premiers mm de pluie, 4) entretenir les ouvrages, 5) identifier les niveaux de vulnérabilité de la nappe, 6) infiltrer dans des ouvrages superficiels et 7) respecter les prescriptions DUP du captage.

En ce qui concerne la règle 6, son application stricte conduirait à des bassins d'infiltration de 28 000 m<sup>2</sup> pour les eaux de toiture et de 26 000 m<sup>2</sup> pour les eaux de voirie. Dans sa recherche d'une mesure

alternative à ces bassins de très grande surface, l'exploitant prévoit que les eaux pluviales sur le site soient gérées par infiltration sur la parcelle *via* deux bassins dont le fond sera constitué d'une épaisseur d'un mètre de matériaux peu perméables. Les eaux pluviales de toitures seront dirigées vers un ensemble de deux bassins non étanches, respectant la doctrine du SAGE. Les eaux pluviales de voiries seront collectées dans un bassin de rétention étanche muni de cloison siphonide, d'une fosse de décantation, d'un séparateur à hydrocarbure en aval et d'une vanne automatique pour confinement de pollution. Dans l'esprit, ces dispositions et le suivi que l'exploitant compte mettre en place apparaissent compatibles avec le SAGE de l'Est Lyonnais.

#### Biodiversité, préservation faune/flore :

L'étude d'impact décrit les impacts de manière très succincte et superficielle dans le chapitre III.9- « *Le paysage, les émissions lumineuses et le milieu environnant* ». Les impacts sur la faune et la flore autres que les espèces protégées ne sont pas analysés. L'étude d'impact renvoie l'analyse pour les espèces protégées à l'annexe 4 - « Dossier de demande de dérogations pour les habitats et espèces protégées ». Certes, dans l'annexe, des informations concernent aussi les autres espèces mais de manière non précise.

Les impacts en phase travaux concernent tous les groupes faunistiques. Les enjeux sont identifiés dans l'annexe 4 comme forts pour certaines espèces (oiseaux, hérisson...). Les impacts en phase d'exploitation concernent particulièrement les oiseaux et les chiroptères. Face à ces impacts importants, l'exploitant présente dans cette annexe 4 une demande de dérogation au titre des espèces protégées suivantes : avifaune (27 espèces, cortège des milieux boisés, buissonnants et prairiaux, dont 19 nicheuses), chiroptères (pipistrelle de Kuhl et barbastelle d'Europe), petits mammifères (hérisson d'Europe), reptiles (lézard vert, lézard des murailles et couleuvre verte et jaune) et amphibiens (crapaud calamite).

En effet, le projet présente différents impacts potentiels pour les espèces protégées :

- destruction/dégradation des milieux d'emprise sur les habitats naturels due à la consommation d'espace naturel,
- propagation de la flore exotique envahissante en phase travaux due à l'utilisation de terres contaminée provenant de l'extérieur ou au mouvement de terres internes,
- destruction d'individus (amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères terrestres, chiroptères) selon la période des travaux,
- dérangement en phase travaux et exploitation (oiseaux et chiroptères) dû aux bruits, aux vibrations ou à la pollution lumineuse.

Au niveau des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts du projet sur la biodiversité, l'annexe 4 indique les mesures d'évitement prévues par l'exploitant : (i) la limitation de l'emprise du projet et (ii) le respect de l'emprise chantier, ainsi que les mesures de réduction : (i) l'adaptation du calendrier des travaux, (ii) l'évitement de la prolifération d'espèces invasives et (iii) l'optimisation de l'éclairage du site. Elle présente ensuite deux mesures de compensation des impacts résiduels : l'aménagement et la gestion raisonnée d'espaces de prairies à créer sur 21 ha de parcelles actuellement cultivées, et l'intégration de secteurs à vocation écologique au sein du projet paysager. Les annexes permettent donc d'apporter des éléments complémentaires aux mesures indiquées dans l'étude d'impact ou de les préciser. Le coût total des mesures présenté dans l'étude d'impact mériterait d'être détaillé pour appréhender au mieux le coût de chacune d'entre elles.

Enfin, différentes mesures d'accompagnement sont proposées, toujours dans l'annexe 4, comme le suivi écologique du chantier, le suivi de l'efficacité des mesures de compensation et le suivi annuel des populations d'oiseaux. Des mesures d'accompagnement complètent ces actions : (i) le complément d'inventaires naturalistes et (ii) l'encadrement de l'intervention préalable au titre des fouilles

archéologiques préventives.

Enfin, le dossier contient parfois des éléments qui interrogent ou méritent d'être précisés. En effet, au niveau de l'évitement, la mesure E01 prévoit « une limitation de l'emprise du projet ». Or, s'agissant de la zone épargnée par l'emprise du projet, le texte indique que « *cette zone sera probablement aménagée dans plusieurs années, et ne peut pas faire l'objet d'une mesure de préservation pérenne.* ». Le dossier de demande de dérogation ne met ainsi pas en évidence en quoi la mesure d'évitement a été mise en œuvre. En terme d'évitement encore, la localisation des zones à enjeux à préserver n'apparaît pas dans le dossier. Les mesures avancées doivent être détaillées (descriptif, localisation) afin de garantir leur mise en œuvre et leur efficacité. Concernant les périodes à éviter, un tableau identifie les périodes à éviter (de novembre à août) pour le débroussaillage et le défrichage. Or, le dossier indique qu'« *il est proposé que ce démarrage des travaux puisse s'effectuer entre la fin du mois de juillet et la fin du mois d'octobre* » et la période retenue in-fine est de fin juillet à fin octobre. Les impacts pour le mois d'août ne pourront donc être réduits.

**L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts et l'identification des mesures pour les éviter, les réduire et le cas échéant les compenser, sur l'ensemble des espèces et non sur les seules espèces protégées ; elle recommande également de présenter dans le corps de l'étude d'impact les éléments principaux de cette analyse et de ces mesures.**

#### Gestion des risques technologiques :

De fait de la présence de l'aéroport qui représente un fort enjeu économique pour la métropole lyonnaise et sa desserte, le dossier examine les impacts du projet sur celui-ci ; en particulier il identifie un éventuel impact du projet sur les servitudes liées aux dégagements aéronautiques et les servitudes radars.

**Toutefois, les éléments du dossier sont, à ce stade, insuffisants. D'une part, les études devant confirmer la compatibilité du projet avec la servitude radar ne sont pas finalisées et d'autre part, les impacts auraient mérité d'être davantage évoqués, tels que ceux liés à l'exploitation de l'aéroport : maintien du bon fonctionnement du radar, maintien des zones de dégagement de l'aéroport et poursuite de l'activité de l'aéroport en cas de sinistre majeur sur le site.**

L'étude d'impact du dossier mentionne la réalisation d'une étude en cours permettant de s'assurer que le projet n'engendrera pas de gêne pour le radar. Même si la conformité à la servitude est nécessaire, pour que le projet n'ait pas d'impact, le dossier n'évoque pas clairement le parti pris, compte-tenu du fait que les études de validation techniques ne sont pas, à ce stade, achevées et jointes au dossier.

L'analyse qualitative des scénarii d'incendie, réalisée dans l'étude de dangers, est approfondie même si certains autres scénarios auraient pu être étudiés. La description des effets toxiques et de l'opacité aurait aussi mérité d'être clarifiée.

En cas d'incendie du site, le dossier évoque une fermeture probable de l'aéroport due aux fumées. Une synthèse des mesures envisagées pour limiter le risque de fermeture aurait été judicieuse.

Plus globalement, l'étude de dangers présente et évalue de manière satisfaisante les risques accidentels liés au projet. Elle permet d'identifier les risques du projet.

#### Patrimoine culturel et paysage :

L'impact du projet sur le paysage n'est pas réellement étudié. L'étude d'impact indique que le projet respectera les prescriptions du PLU mais sans présenter l'impact de l'artificialisation par les parkings et

l'impact paysager d'un bâtiment de grande tailles dans la zone d'implantation. Des photomontages sont présentés dans l'annexe 9 « Volet paysager » mais sans analyse détaillée. Ces éléments méritent d'être développés et repris dans l'étude d'impact.

Une réflexion sur la qualité des bâtiments et leur insertion dans le site mériterait d'être présentée.

### **2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus**

L'étude d'impact comprend une page relative au choix du site d'implantation<sup>1</sup>. Ce choix s'est fait en fonction de l'environnement nécessaire à l'activité de logistique particulière prévue : parcelle de l'aéroport de Lyon en re-développement, territoire en équilibre économique, accès immédiat à l'autoroute, desserte de l'aéroport, bassin d'emploi potentiel important. Le dossier affirme en outre l'absence de solution alternative, compte-tenu en particulier de l'ampleur du projet.

La justification du choix d'implantation à proximité de l'aéroport n'apparaît toutefois pas clairement, alors que ce choix génère une consommation d'un espace présentant des potentiels très particuliers qui mérite d'être spécifiquement valorisé.

L'étude d'impact affirme que « *la conception des bâtiments et les mesures envisagées contribuent à assurer des conditions pour que l'environnement ne soit pas impacté. En effet, la disposition du bâtiment a été modifiée afin de l'insérer dans le paysage environnant. Le projet s'est également attaché à prendre en compte l'ensemble des enjeux révélés par les inventaires écologiques. Le choix de l'implantation a fait l'objet d'une analyse des variantes qui a permis de retenir le projet de moindre impact à travers la mise en place de mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement* ».

À l'appui de cette affirmation, elle indique en particulier le choix de limiter l'emprise foncière du bâtiment en créant des niveaux de stockage superposés et non horizontaux permettant ainsi de diminuer très sensiblement l'emprise au sol du projet<sup>2</sup>.

**L'autorité environnementale recommande de compléter le rapport par la présentation des différentes variantes envisagées, pour le bâtiment et les aménagements connexes (parking, bassin d'infiltration, voiries...) au regard de l'objectif de prise en compte de l'environnement, et de mieux préciser, au niveau du choix du site, le lien avec l'aéroport.**

### **2.4. Les indicateurs de suivi**

Le dossier ne présente pas les principales modalités de suivi des mesures mises en place pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs potentiels.

### **2.5. Les méthodes utilisées et auteurs des études**

D'une manière générale, les méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement sont présentées de manière claire. Les éléments techniques contenus dans l'étude d'impact et l'étude de danger

---

1 Étude d'impact, page 86

2 NB : cette diminution n'est cependant pas de l'ordre de 75 %, contrairement à ce qui est indiqué en p. 86 de l'étude d'impact.

sont justifiés par les études jointes en annexe. Les noms et qualités des auteurs des études sont précisés.

## **2.6. Le résumé non technique de l'étude d'impact**

Le résumé non technique de l'étude d'impact est clair et permet une compréhension du projet par le grand public. Des illustrations supplémentaires de certains concepts et de la structure du bâtiment permettraient une lecture facilitée et plus accessible, étant données l'ampleur et les innovations du projet.

Il décrit les activités du projet de manière complète et synthétise globalement les impacts du projet, ainsi que les mesures prévues pour éviter, réduire et le cas échéant compenser ces effets. Toutefois, certaines informations, notamment présentées dans les annexes (études) ainsi que l'analyse des impacts durant la phase travaux et les mesures de suivi, ne sont pas reprises dans le résumé.

## **3. Prise en compte de l'environnement par le projet**

Le territoire du projet et le projet lui-même présentent différents enjeux qui ont été mis en évidence dans l'étude d'impact ou les documents accompagnant : déplacements et qualité de l'air, biodiversité, risques technologiques, ressource en eau.

Le contenu de l'étude d'impact elle-même ne permet pas toujours d'apprécier la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet, du fait du caractère elliptique de la rédaction ou de l'absence d'informations importantes<sup>3</sup>.

À la lecture de l'étude d'impact et des autres documents annexes, il apparaît toutefois que certains enjeux ont été partiellement pris en compte (consommation d'espace avec le choix d'un bâtiment à plusieurs niveaux, biodiversité, préservation de la ressource en eau et des risques sanitaires avec, en particulier, la gestion des eaux pluviales et du risque incendie, ...).

Des compléments méritent d'être apportés vis-à-vis d'autres enjeux afin de vérifier leur bonne prise en compte, notamment les déplacements et la qualité de l'air (gestion des déplacements, mise en place effective de navettes permettant de limiter significativement le flux de véhicules particuliers sur le site, ...). Les mesures proposées ainsi que le suivi des effets de leur mise en place méritent d'être précisés pour s'assurer de leur mise en œuvre et de leur efficacité.

---

3 Informations qui, dans certains cas, peuvent se trouver dans des annexes ou dans d'autres documents de la demande d'autorisation.