



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
relatif au projet de création d'un entrepôt logistique
présenté par la société PRD
Commune de Corbas (métropole de Lyon)**

Avis n° 2018-ARA-AP-00606

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 24 juillet 2018, à Clermont-Ferrand. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis relatif au projet de création d'un entrepôt logistique présenté par la société PRD sur la commune de Corbas (Métropole de Lyon).

Étaient présents et ont délibéré : Mme Catherine Argile, MM. Jean-Pierre Nicol et Michel Rostagnat.

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.

Entre le 24 mai et le 2 août 2018, des échanges complémentaires par voie électronique entre les membres présents le 24 mai ont permis la mise au point finale de l'avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 25 mai 2018 par l'autorité compétente pour autoriser le projet d'entrepôt logistique relevant des Installations classées pour la protection de l'environnement, pour avis au titre de l'autorité environnementale. Postérieurement à cette saisine initiale, des compléments importants ont été apportés au dossier les 6 et 14 juin 2018.

Conformément aux dispositions de l'article R. 181-19 du même code, la préfecture du Rhône et l'Agence régionale de santé ont été consultées dans le cadre de la procédure liée à l'autorisation environnementale.

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

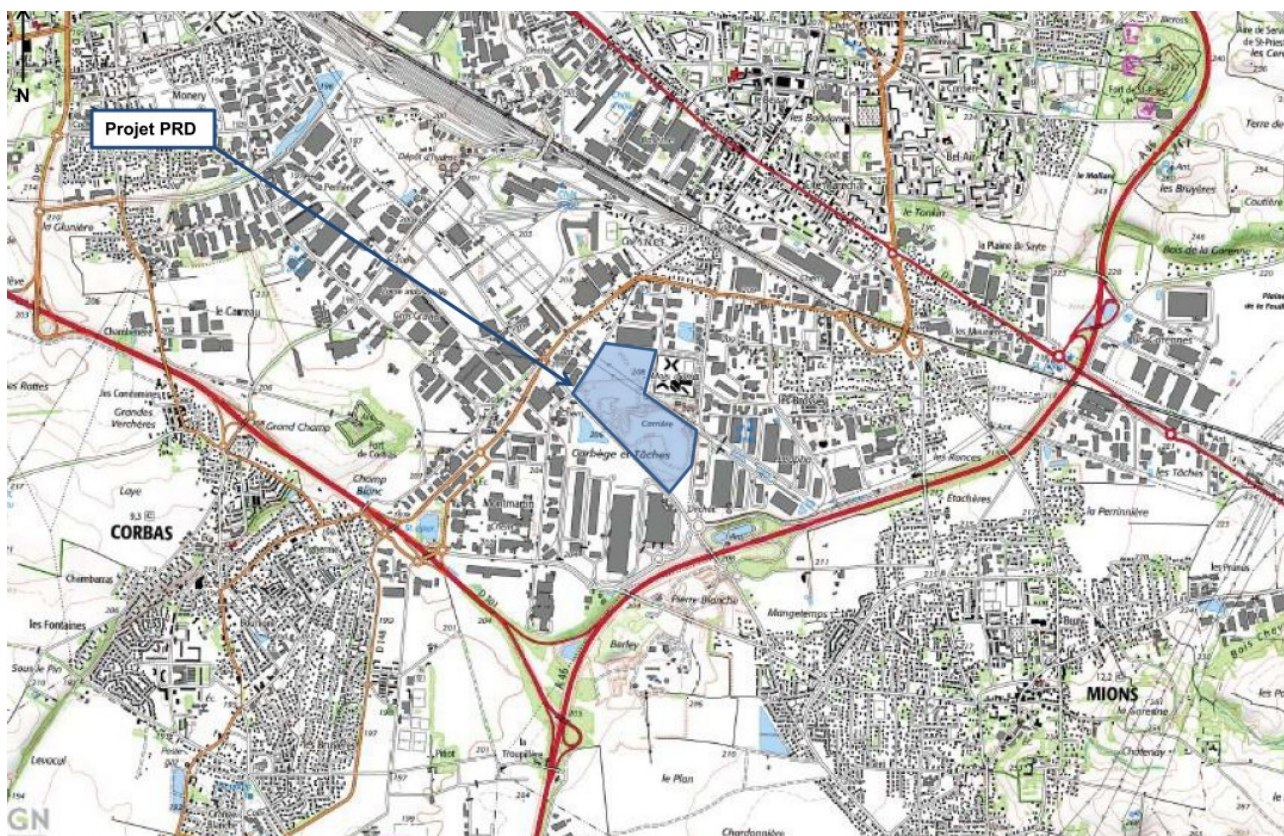
1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	4
1.1. Contexte et présentation du projet.....	4
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	6
2. Qualité du dossier.....	7
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	7
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.....	9
2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....	13
2.4. Articulation du projet avec les documents de planification.....	13
2.5. Méthodes utilisées et auteurs des études.....	13
2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	13
3. Prise en compte de l'environnement par le projet.....	14

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet, porté par la société Percier Réalisation Développement (PRD), consiste en la création d'une importante plate-forme logistique à proximité de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Corbèges située à Corbas, commune située dans la partie sud de la métropole de Lyon et comptant environ 11 000 habitants.

Le projet est localisé dans le secteur de « Corbèges et Tâches », à proximité immédiate de la maison d'arrêt de Corbas et du pôle agroalimentaire. Il est implanté sur un terrain d'une surface globale de 27,9 ha qui fait l'objet d'une orientation d'aménagement dans le plan local d'urbanisme (PLU) en vigueur et d'une orientation d'aménagement et de programmation dans le projet de révision du PLU de la métropole de Lyon.



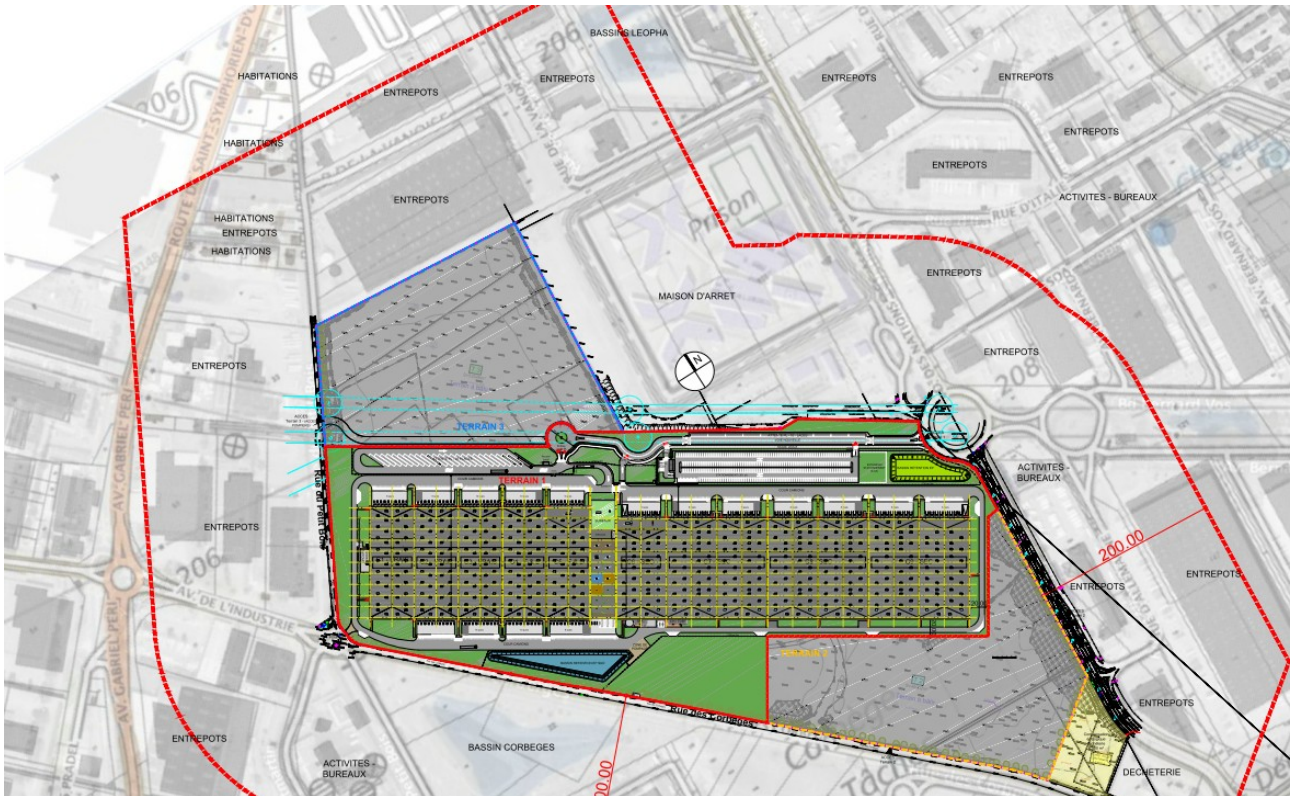
Source : dossier

PRD prévoit de diviser le terrain en trois. Une des parties, d'une superficie de 17,8ha, est destinée à accueillir un projet d'entrepôt logistique. Les autres parcelles, respectivement de 4,8 et 5,3ha, feront par la suite l'objet d'une division foncière et accueilleront des activités non définies à ce jour. Jusqu'en 2011, le terrain était exploité comme carrière par la société PERRIER TP.

Destinée à être occupée par un acteur majeur de la grande distribution, la plate-forme logistique sera

composée de 9 cellules :

- 6 cellules de 6 000m² environ ;
- 3 cellules de 12 000m² environ.



Source : annexe 26 du dossier

Les cellules seront d'une hauteur totale de 13,2m. Elles permettront le stockage de produits classiques de la grande distribution :

- stockage frigorifique en racks ou en masse de produits frais dans les cellules les plus à l'ouest ;
- stockage en racks de produits secs tels que des produits alimentaires, des matières plastiques, des produits d'hygiène, des alcools ;
- stockage en quantité limitée et dédié de produits dangereux tels que des aérosols, des alcools de bouche ou du charbon de bois.

L'accès au site se fera par le giratoire du boulevard des Nations. Une voie d'accès interne et reliée à ce giratoire sera créée et desservira la plate-forme logistique qui sera contrôlée par un poste de garde. Le cas échéant, elle pourra desservir un des deux autres terrains. Une zone de stationnement véhicules légers (VL) comprendra 301 places et une zone d'attente pour les poids lourds (PL) de 25 places sera réalisée.

En lien avec le bâtiment logistique, un local de charge de batteries, un local de réfrigération à l'ammoniac et des bureaux seront aménagés. L'exploitant se donne la possibilité de l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture.

Compte-tenu de la nature et du volume des activités projetées, la plate-forme logistique relève de l'autorisation au titre des rubriques 1510-1, 1530-1, 1532-, 2662-1, 2663-1 et 2663-2 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et est soumis à autorisation environnementale.

L'étude d'impact fait apparaître, dans sa partie relative à la justification du projet¹, que la plate-forme logistique a pour objet de remplacer différents sites actuellement utilisés². Dans l'annexe 9, il est également indiqué « *L'objectif de ce projet est de réunir les deux sites existants* »³. L'étude des impacts du projet devrait donc intégrer les impacts liés à l'arrêt de l'exploitation des sites actuellement utilisés, du devenir de l'usage et de l'exploitation des deux bâtiments existants et des éventuels travaux prévus dans cet objectif⁴.

L'Autorité environnementale recommande que l'étude d'impact précise les évolutions prévues sur les deux sites existants et, le cas échéant, élargisse en tant que de besoin son périmètre de façon à intégrer la totalité du projet au sens où l'entend la réglementation relative à l'évaluation environnementale.

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

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

- la préservation de la faune et de la flore : la zone du projet présente des enjeux écologiques forts en raison de la présence de cortèges importants et diversifiés dont de nombreuses espèces et habitats protégés, certaines espèces utilisant le site pour le nichage, l'hivernage et le nourrissage ;
- les déplacements et la préservation de la qualité de l'air : le diagnostic du trafic indique que le réseau routier autour du projet est, par la structuration de la zone, très fréquenté par les poids lourds, ce qui engendre une saturation de la rue des Corbèges aux heures de pointe ;
- la gestion de l'eau : le site se situe au-dessus de la nappe fluvio-glaciaire de l'Est lyonnais qui fait l'objet d'un schéma de gestion et d'aménagement des eaux (SAGE) ;
- la prise en compte de l'état des sols compte-tenu de l'état de pollution résiduelle du site ;
- la gestion des risques technologiques (incendie) compte-tenu, notamment, de la présence de la maison d'arrêt de Corbas à 155 m du projet de bâtiment.

1 cf. EI, p. 187

2 cf. EI, p. 187 : « *Le site de Corbas [...] permet de réduire le nombre de trajets effectués par les camions (env. 16 000 camions par an) sur les différents sites actuels [...] permet de quitter des sites vieillissants [...] permet de centraliser sur un seul site les fonctions support...* ».

3 cf. p. 25 de Annexe 9 « Dossier de demande de dérogation Espèces Protégées ». Il est précisé que les deux sites évoqués sont situés Grigny (25 000 m²) pour l'entreposage de produits frais, et à Saint Laurent de Mure (49 000 m²) pour les produits dits secs.

4 La réglementation relative à l'évaluation environnementale précise (art. L122-1 (III) du code de l'environnement) : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ». Le guide technique « Évaluation environnementale – Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 » du CGDD indique ainsi (p. 21) « *Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés.* »

2. Qualité du dossier

Le dossier a fait l'objet de plusieurs compléments au cours de son instruction. Celui transmis à l'Autorité environnementale comporte trois versions. Le présent avis est fondé sur la version la plus récente transmise à l'Autorité environnementale, à savoir celle du 14 juin 2018.

Le dossier comprend toutes les pièces prévues par l'article R.122-5 du Code de l'environnement et traite l'essentiel des thématiques environnementales prévues par ledit code.

Le rapport est lisible et compréhensible. De nombreuses cartes sont présentées en annexe, les études sont illustrées et des éléments pertinents des études annexes sont présentés dans le corps du rapport. Il est néanmoins très succinct sur une série de points développés ci-après.

2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution

D'une manière générale, le dossier présente l'ensemble des thématiques environnementales pertinentes. L'état initial de la zone met en exergue les enjeux relatifs à la santé humaine, la ressource et la qualité des eaux, la biodiversité faunistique et floristique, le patrimoine paysager et archéologique et, enfin, les risques technologiques.

Pour l'état des sols et la qualité de l'air, les aires d'étude de l'état initial paraissent adaptées aux enjeux et aux effets potentiels. En revanche, la pertinence de l'aire d'étude pour la biodiversité n'est pas démontrée. En effet, l'aire d'étude se limite au terrain objet de l'aménagement, alors que le projet peut également avoir des impacts sur les espaces en lien écologique avec le site, potentiellement beaucoup plus vastes. Par ailleurs, le dossier s'appuie sur des données récentes et spécifiquement collectées pour le projet. Ainsi, l'exploitant a réalisé une étude du trafic spécifique pour connaître la situation dans le secteur d'étude.

Le dossier présente une synthèse par thème. Toutefois, les enjeux ne sont pas qualifiés. Par ailleurs, le dossier présente succinctement l'évolution de l'état initial avec ou sans mise en œuvre du projet. Compte-tenu de l'environnement du site (terrain en friche au cœur d'une zone d'activité) et de son usage antérieur, l'étude indique de manière argumentée que la parcelle pourrait soit accueillir des activités (vocation de la zone d'activité au regard du PLU) soit rester en friche. Ce dernier scénario mériterait d'être développé⁵ de façon à pouvoir évaluer les impacts du projet par rapport à une situation en l'absence de projet.

Au niveau thématique, les points suivants sont relevés :

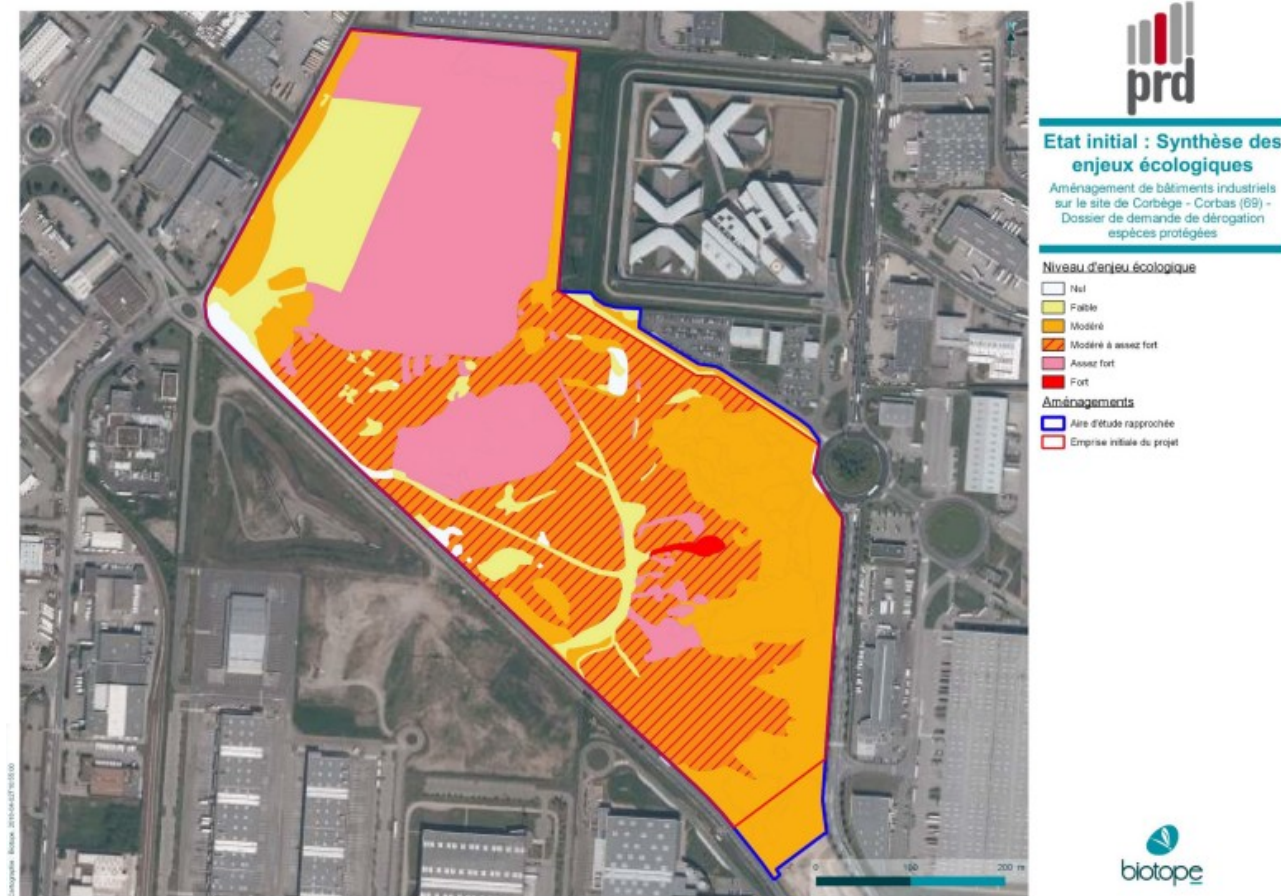
Biodiversité

Le terrain a fait l'objet de plusieurs diagnostics écologiques depuis 2010. Suite à la dernière étude, le pétitionnaire a complété le dernier inventaire réalisé en effectuant un diagnostic complémentaire en 2017 sur les cortèges biologiques suivants : flore, amphibiens et oiseaux.

La friche concernée par le projet comporte des secteurs humides, des haies et des jeunes boisements. Des habitats remarquables ont été identifiés ; ils abritent notamment de la flore et des amphibiens protégés. De nombreuses espèces d'oiseaux protégées sont présentes dont une vingtaine est nicheuse.

5 NB : des éléments intéressants sont cependant présentés dans l'annexe 9d « Dossier de demande de dérogation espèces protégées », p 91, dont l'étude d'impact pourrait utilement présenter une synthèse.

L'étude d'impact présente de manière synthétique les enjeux faune et flore, détaillés par ailleurs dans l'annexe 9d⁶ relative à la demande de dérogation sur les espèces protégées. L'étude conclut que ces enjeux sont modérés à forts.



Gestion de l'eau

Le secteur d'étude ne comporte pas de captage d'eau potable et n'est pas situé dans un périmètre de protection. L'étude présente finement l'état initial des milieux aquatiques, en particulier la situation des eaux souterraines, qui sont présentes à une profondeur comprise entre 11 et 15 mètres. Au droit du projet, les sols présentent une pollution résiduelle et une perméabilité faible. Toutefois, cette perméabilité a été simplement estimée et non déterminée à partir d'analyses de sols.

Le secteur du projet est situé dans le périmètre du SAGE de l'Est lyonnais, document de planification ayant pour objectif de préserver la quantité et la qualité de la ressource en eau. Du fait de la surface imperméabilisée par le projet, le dossier identifie la gestion des eaux pluviales comme un enjeu fort, ce qui apparaît cohérent au vu du diagnostic réalisé.

Déplacements et qualité de l'air

L'étude d'impact présente une étude de trafic adaptée. Les principaux axes pouvant desservir le projet ou pouvant être indirectement impactés par le projet ont été étudiés. Compte-tenu du type de fréquentation,

6 Les éléments de l'annexe 9 mériteraient d'être synthétisés dans l'étude d'impact

L'étude d'impact analyse le trafic à différentes périodes de la journée et procède à la distinction entre le trafic PL et VL. La plate-forme logistique sera marquée par la présence rapprochée de l'autoroute A46 et de l'échangeur n°13 desservant la zone d'activité des Corbèges. Depuis le site projeté, l'autoroute sera accessible *via* le boulevard des Nations et son giratoire et par la rue des Corbèges et son giratoire. Aujourd'hui, depuis l'échangeur n°13, le trafic est composé majoritairement de PL.

L'étude relève que la largeur de la chaussée est plus adaptée sur le boulevard des Nations que sur la rue des Corbèges au trafic PL qui actuellement emprunte de manière équivalente ces deux axes. En heure de pointe, l'étude de trafic met en évidence une congestion des giratoires de l'échangeur n°13 avec des remontées de file.

L'étude d'impact présente également l'état du réseau de transports en commun sur la zone qui est desservie par une ligne de bus dédiée et qui est à proximité de la gare de Vénissieux accessible par la ligne D du métro.

L'étude de l'état initial conclut que l'enjeu sur les déplacements est important. L'étude d'impact présente également l'état de la qualité de l'air dans la métropole de Lyon. À partir des stations de mesure les plus proches du projet, l'exploitant a extrapolé l'état de la qualité de l'air au droit du site et conclut que les seuils de la qualité de l'air fixés dans le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Lyon sont respectés.

État des sols

Compte-tenu de la présence antérieure d'une carrière qui a été partiellement remblayée par des mâchefers d'incinération de déchets non dangereux (MIDND), l'étude présente de manière exhaustive l'état des sols. Le rapport d'étude s'appuie sur de nombreux diagnostics.

L'état initial indique la présence d'une pollution à l'antimoine, ponctuellement au PCB et aux composés volatils tels que le BTEX et les HAP. Aussi, l'étude conclut de manière justifiée que l'enjeu de la compatibilité entre l'état des sols et l'usage prévu est important.

Gestion des risques technologiques

L'environnement du secteur d'étude est marqué par la présence d'établissements recevant du public (ERP) majeurs telle que la maison d'arrêt de Corbas. Des axes routiers à fort trafic (A46) sont aussi identifiés. Enfin, l'exploitant a recensé les installations industrielles classées ICPE présentes autour du site. Aucune servitude (en raison d'effets accidentels) n'a été relevée sur le site du projet.

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 sont traités dans le dossier. Les documents fournis en annexe permettent de compléter l'analyse et de détailler les choix faits pour éviter, réduire voire compenser les effets potentiels.

En raison de la distance du projet avec le site Natura 2000 le plus proche (pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage situés à 12,1km du projet), le dossier présente une évaluation simplifiée et proportionnée des incidences sur cette zone. Le diagnostic conclut de manière crédible à l'absence d'impact.

Les mesures proposées par l'exploitant pour éviter les impacts potentiels du projet, réduire les impacts qui n'ont pu être évités et compenser les impacts résiduels (mesures « ERC ») sont synthétisées dans un tableau (p. 192 à 196 de l'étude d'impact). Toutefois, ce tableau ne recense pas l'ensemble des mesures évoquées dans la présentation détaillée du rapport et les impacts résiduels ne sont pas présentés. Par ailleurs, les coûts évalués pour certaines mesures interrogent, notamment pour la phase chantier où il semble qu'il s'agit parfois du simple respect de l'état de l'art, ce qui ne devrait pas être considéré comme un coût supplémentaire.

L'Autorité environnementale recommande de compléter ce tableau de synthèse afin qu'il intègre l'ensemble des mesures évoquées dans le rapport, qu'il présente clairement quels sont les impacts évités, réduits ou compensés par chaque mesure, et quels sont les impacts résiduels éventuels pour chaque thématique.

De manière générale, il convient de préciser, pour certaines mesures, les modalités retenues garantissant leur mise en œuvre, ainsi que les dispositifs de suivi prévus. En outre :

- certaines actions présentées ne relèvent pas de la séquence « éviter, réduire, compenser » mais du fonctionnement normal de la plate-forme logistique : entretien de certaines installations, gestion des déchets, 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 spécifiques de ce projet, comme la conception architecturale du bâtiment.

Biodiversité

L'étude d'impact renvoie à l'annexe 9 relative à la demande de dérogation sur les espèces protégées pour ce qui concerne les impacts bruts tels que la destruction de milieux, la propagation de la flore exotique, la destruction d'individus et le dérangement en phase travaux et exploitation. Cependant, dans cette annexe, les impacts sur les espèces ne sont évalués que pour les espèces protégées réglementairement ; les impacts bruts et résiduels sur les espèces non protégées, nombreuses et dont certaines sont patrimoniales (cf. l'état initial de l'environnement présenté dans la même annexe) ne sont pas étudiés, ce qui est une carence très sérieuse ; fort logiquement, les mesures ERC éventuellement nécessaires ne sont pas étudiées pour ces espèces.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude des impacts du projet et des mesures ERC pour prendre en compte les impacts sur les espèces non-protégées réglementairement.

Durant la phase chantier, toutes les zones abritant des espèces seront détruites empêchant notamment la mise en œuvre de mesures d'évitement. Des mesures de réduction sont proposées par l'exploitant mais des impacts résiduels demeurent, nécessitant la mise en place de mesures compensatoires encadrées par une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

La démarche associée à la séquence « éviter, réduire, compenser » est présentée en annexe mais n'est pas reprise dans l'étude d'impact. Seules les mesures de réduction et de compensation sont listées dans le corps de l'étude :

- adaptation du calendrier de travaux ;
- plantation de haies ;
- mise en place de nichoirs et gîtes à chiroptères sur le site ;
- réduction de la pollution lumineuse par un éclairage adapté ;
- récolte de graines et transplantation ;
- pose de barrières de chantier pour empêcher l'œdicolène criard de se reproduire ;
- capture et enlèvement des amphibiens et des reptiles ;

- éviter l'introduction d'espèces exotiques à caractère envahissant ;
- mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier.

La présentation du calendrier des travaux est cohérente avec les différents enjeux à prendre en compte⁷. L'étude d'impact présente également les mesures de compensation des impacts résiduels, en particulier l'aménagement d'un site de compensation de 23ha situé sur la commune de Pusignan dans le département du Rhône. Les éléments présentés ne permettent cependant pas d'évaluer si, au global, les compensations proposées sont suffisantes pour compenser les impacts résiduels du projet.

Enfin, l'exploitant prévoit différentes mesures d'accompagnement comme l'aménagement écologique des espaces verts avec mise en place d'une gestion différenciée et création d'un passage à amphibiens reliant le bassin de rétention de la plate-forme logistique au bassin de rétention de Corbèges.

Gestion de l'eau

Le dossier identifie les impacts du projet sur l'eau. En phase chantier, le risque est celui de la pollution accidentelle des eaux souterraines suite à un déversement. Les mesures prises pour éviter ou réduire les effets en phase chantier semblent adaptées et proportionnées aux impacts, en particulier l'aménagement du bassin de rétention dès le démarrage des travaux pour recueillir les eaux pluviales ruisselant sur la parcelle.

Les besoins en eau potable sont fournis par le réseau ; il n'y aura donc pas de prélèvements dans la nappe. En revanche, compte-tenu de l'imperméabilisation des sols et de l'évacuation d'une part importante des eaux pluviales vers la station d'épuration de Saint-Fons (cf. ci-après), le projet aura des effets sur la recharge de la nappe d'eau souterraine de l'Est lyonnais ; cet impact n'est pas quantifié.

Par ailleurs, l'étude d'impact n'a pas estimé la charge polluante supplémentaire générée par les parkings et voiries du projet. Compte-tenu de la perméabilité estimée des sols au droit du projet et de l'état de pollution de ceux-ci, l'exploitant a fait le choix :

- de rejeter à débit limité les eaux pluviales de toiture et de voiries (à l'exception des eaux du parking VL) de la plate-forme logistique du terrain 1 dans le bassin de rétention public de Corbèges après passage dans un bassin tampon qui sera implanté sur le site. Ces eaux seront ensuite acheminées jusqu'à la station de traitement de Saint-Fons ;
- de rejeter les eaux du parking VL du terrain 1, de parking et de voiries des terrains 2 et 3 dans le bassin d'infiltration LEOPHA géré par la Métropole du Grand Lyon.

L'Autorité environnementale recommande de justifier le raccordement des rejets d'eau pluviales du terrain 1 au réseau unitaire de la métropole étant donné l'existence d'un bassin d'infiltration des eaux pluviales à proximité. Ceci permettra notamment de mieux justifier la compatibilité du projet avec le SAGE de l'Est lyonnais. Elle recommande également d'évaluer l'impact quantitatif de ce raccordement sur la recharge de la nappe de l'Est lyonnais.

Déplacement et qualité de l'air

Le dossier indique que le centre logistique générera un trafic supplémentaire de 1800 véh/j lors de la mise en service dont environ un tiers sera constitué par le trafic PL. Ce flux entraînera une augmentation substantielle du trafic sur certains axes tels que le boulevard des Nations. L'étude indique que le projet

7 NB : ce calendrier est calé sur un démarrage des travaux en février 2019 (cf. annexe 9, p. 100). Dans le cas où les travaux ne pourraient pas démarrer à cette date, il serait nécessaire de redéfinir cette mesure.

contribuera faiblement à la congestion des voies aux heures de pointe, estimant que celle-ci est due aujourd'hui au trafic sur l'autoroute A46. Toutefois, l'impact du projet n'apparaît pas si faible⁸ et une évaluation plus précise de l'impact global du projet aurait été pertinente.

Face au risque de congestion lié au trafic PL, l'exploitant prévoit une mesure d'accompagnement consistant en l'optimisation des tournées PL pour limiter le trafic pendant les heures de congestion.

Le transport des salariés n'est pas traité alors qu'il pourrait faire l'objet d'un plan de déplacement interentreprises (PDIE).

En ce qui concerne la qualité de l'air, l'étude présente les rejets directs liés à l'exploitation (trafic et installations). Cependant l'évaluation demeure qualitative du fait de la faible contribution du site aux émissions globales.

L'Autorité environnementale recommande que la séquence « éviter, réduire, compenser » soit développée pour le thème des déplacements et de la qualité de l'air, par exemple par la recherche d'alternatives pouvant utiliser des moyens de transport propres pour le transport du personnel et des visiteurs.

État des sols

Afin de rendre compatible le projet avec l'état des sols, l'exploitant propose de déplacer l'ensemble des mâchefers présents pour les positionner sous les futures voiries du site.

Le dossier présente de manière pertinente et distincte les incidences potentielles en phase chantier et en phase d'exploitation. L'étude d'impact reprend de manière synthétique et illustrée le plan de gestion des terres polluées joint en annexe.

Les impacts en phase chantier sont évalués, amenant ainsi l'exploitant à proposer des mesures de gestion limitant les effets. En outre, l'exploitant propose d'effectuer un suivi de la qualité de la nappe pendant et à l'issue des travaux.

Gestion des risques technologiques

Du fait de la proximité de la maison d'arrêt de Corbas et d'infrastructures structurantes représentant un enjeu fort, le dossier examine les impacts potentiels sur ceux-ci.

Suite à l'analyse des risques qui aborde de manière exhaustive les dangers associés aux installations, le dossier identifie les phénomènes dangereux suivants : l'incendie d'une ou trois cellules de l'entrepôt avec les effets thermiques et toxiques associés et la dispersion d'ammoniac contenu dans les installations de réfrigération.

L'exploitant a procédé à l'analyse quantitative des effets thermiques et toxiques et sur la visibilité d'un incendie. L'étude se fonde judicieusement sur des hypothèses défavorables et l'analyse est approfondie.

8 L'étude indique que le trafic supplémentaire généré par le projet s'élève à +17 % en moyenne sur le tronçon sud de l'avenue des Nations (EI, p 153 et 156) et +6 % sur les bretelles de l'échangeur n°13 de l'A46. Il est également indiqué que le projet générera environ 150 uvp le matin et 230 uvp le soir, pour 900 uvp qui entrent actuellement en moyenne sur le giratoire en heures de pointe.

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

L'étude d'impact comprend un chapitre relatif au choix du site d'implantation. Y sont présentés les principaux éléments de justification du site retenu, dont :

- la proximité d'un axe autoroutier majeur ;
- la zone retenue, seul site capable d'accueillir un projet de cette ampleur dans le Rhône ;
- le regroupement des activités dispersées du futur utilisateur de la plate-forme permettant une réduction d'un nombre de trajets PL entre les sites actuels.

L'exploitant indique que les besoins du futur utilisateur et les enjeux écologiques mis en évidence suite au diagnostic l'ont conduit d'une part à séparer la parcelle en trois terrains et, d'autre part, à modifier le positionnement des différents bâtiments pour conserver un espace naturel. Ainsi, l'étude d'impact indique de manière explicite le choix de l'exploitant de limiter l'emprise foncière des bâtiments pour laisser certains espaces libres de construction.

2.4. Articulation du projet avec les documents de planification

L'étude d'impact présente une analyse de l'articulation avec les documents de planification les plus pertinents. **S'agissant du PLU en vigueur (et du PLUI-H en cours d'approbation) de la métropole de Lyon, l'étude n'évoque pas l'incompatibilité entre les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) portant sur le site du projet et le projet.**

Par ailleurs, l'exploitant argumente la compatibilité de son projet avec les orientations du SAGE de l'Est lyonnais et la conformité avec le règlement de ce même document, en particulier pour ce qui concerne la gestion des eaux pluviales. Cependant, il ne démontre pas qu'il est impossible d'infiltrer la totalité des eaux pluviales, ce que requiert le règlement du SAGE.

L'Autorité environnementale recommande d'étayer la compatibilité avec le SAGE de l'Est lyonnais en matière d'eaux pluviales.

2.5. Méthodes utilisées et auteurs des études

D'une manière générale, les méthodes utilisées pour analyser les effets sur l'environnement sont présentées de manière claire. Les éléments techniques contenus dans l'étude d'impact et l'étude de dangers sont justifiés par les études jointes en annexe.

Les noms et qualités des auteurs sont explicitement cités.

2.6. 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, sous réserve d'être complété par quelques cartes et illustrations.

Ce résumé décrit les activités du projet de manière complète et synthétise globalement ses impacts ainsi que les mesures prévues pour éviter, réduire et le cas échéant compenser ces effets. Le dossier souligne de manière pertinente l'analyse des impacts durant la phase travaux ainsi que les mesures de suivi associées.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique avec des illustrations

afin de rendre sa lecture plus aisée pour le public.

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

Le territoire du projet et le projet lui-même présentent des enjeux qui ont été mis en évidence dans l'étude d'impact ou les documents l'accompagnant : gestion des déplacements, préservation de la biodiversité, prise en compte des risques sur l'environnement humain, gestion de la ressource en eau et gestion de l'état des sols.

Cependant, les éléments présentés dans cette étude présentent quelques insuffisances sérieuses, détaillées ci-avant, qui ne permettent pas toujours d'évaluer précisément les impacts résiduels du projet sur l'environnement, notamment en ce qui concerne la biodiversité et les fonctionnalités écologiques, la ressource en eau (recharge de la nappe de l'Est Lyonnais) ou les déplacements, et donc la bonne mise en œuvre de la séquence « ERC » et l'adéquation des mesures de compensation proposées avec les impacts résiduels.