Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

Projet de création d'un parc logistique bimodal
présenté par W LIFE
sur la commune de LOIRE SUR RHÔNE
(Rhône)

Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une installation classée pour l'environnement

Avis P n° 2017-ARA-AP-00383

émis le 8 septembre 2017

DREAL AUVERGNE-RHONE-ALPES / Service CIDDAE
7 rue Léo Lagrange
63001 CLERMONT-FERRAND cedex 1

http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet de demande d'autorisation d'exploiter une installation classée pour l'environnement consistant en une plate forme logistique sur la commune de LOIRE SUR RHÔNE (Rhône), présenté par W Life, est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément à l'article L.122-1, du code de l'environnement

Le dossier ayant été déclaré recevable le 3 juillet 2017, le service instructeur a saisi l'Autorité environnementale pour avis le 10 juillet 2017. Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter comprenait notamment une étude d'impact et une étude de danger datées de mai 2017.

La saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le jour même.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés le 1er août 2017.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

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, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région sont regroupés sur le site de la DREAL : www.auvergne-rhone-alpes@developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

Le pétitionnaire qui a formé sa demande d'autorisation entre le 1er mars et le 30 juin 2017, a opté, - selon le 5° de l'article 15 de l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 - pour que cette demande soit déposée, instruite et délivrée en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre II ou du chapitre II du titre Ier du livre V du code de l'environnement dans leur rédaction antérieure à l'ordonnance pré citée.

Avis détaillé

1 - Présentation du projet

La société W Life, dont l'activité principale est de réaliser des prestations d'activités immobilières, a déposé :

- une demande de permis de construire pour 2 entrepôts sur la commune de Loire sur Rhône.

- une demande d'autorisation, au titre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, pour exploiter ces entrepôts (activité d'entreposage et de stockage de divers produits combustibles ou inflammables) .

Le projet consiste en la création et l'exploitation d'un parc logistique « bimodal » (visant à utiliser le transport par route et par voie ferrée) constitué de deux bâtiments de respectivement 36 000 m² et 14 600 m². L'ensemble offre un volume utile total de 580 000 m³ pour le stockage de produits divers et variés de la grande distribution tels que produits combustibles en mélange, bois, polymères, papiers cartons, solides inflammables. La circulation routière engendrée par le projet lui est indissociable. Deux chaufferies de basse puissance cumulée (<1,98MW) au gaz équipent les bâtiments pour chauffer les locaux et bureaux.

Ce parc se situe au bord du Rhône, sur un terrain de 14 ha desservi par la voie ferrée. Le terrain d'assiette du projet ayant été occupé par une ancienne centrale électrique d'EDF (notamment stockages de charbon et de fuel) est concerné par des pollutions résiduelles. La procédure permettant de traiter ces pollutions est en cours d'achèvement entre EDF et les services administratifs concernés.

La description du projet est claire et complète pour la partie « entrepôts » (partie ICPE). En revanche, le raccordement au réseau routier est insuffisamment détaillé.

2 - LES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE CONCERNÉ

Ce projet de parc logistique, situé en zone d'activités, est éloigné de toute zone de protection du patrimoine naturel. Le terrain d'implantation, localisé dans une zone dite « artificielle » du Schéma Régional de Cohérence Écologique est limité à l'Est par le fleuve, au Sud et à l'Ouest par la voie ferrée. Cette proximité rend possible l'accès au site par le fleuve et par le chemin de fer.

Pour accéder à l'installation, les véhicules terrestres empruntent la RD 386 via la route du lyonnais qui longe la voie de chemin de fer.

Le remaniement des terrains consécutif aux travaux de déconstruction et de dépollution a favorisé l'apparition de mares d'eau temporaires dans lesquelles la reproduction d'amphibiens protégés a été observée. Le rapport faune-flore établit que ce site inoccupé est favorable à l'implantation et au développement d'espèces remarquables. En particulier, des enjeux forts pour les amphibiens et les oiseaux et modérés pour les reptiles et les chiroptères (chauves souris) ont été identifiés. En revanche, aucune espèces végétale remarquable n'a été observée.

Le site est implanté sur une ancienne centrale EDF qui a généré des pollutions.

Au vu des caractéristiques du projet et du site d'implantation, les principaux enjeux environnementaux concernent :

- la préservation des espèces remarquables et de la qualité des milieux aquatiques et terrestres en phase travaux

- la maîtrise des nuisances (qualité de l'air et bruit) consécutives à l'augmentation du trafic routier ainsi que la valorisation des atouts du site en matière de desserte multimodale associée
- la gestion des pollutions résiduelles en phase travaux.

3 - QUALITÉ DU DOSSIER

Le dossier de demande d'autorisation comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R. 512-2 à R. 512-9 du code de l'environnement et traite de toutes les thématiques environnementales prévues dans ce même code. L'étude d'impact couvre l'ensemble des thèmes requis. Les éléments du dossier et ses annexes sont globalement proportionnés aux enjeux et sa rédaction permet au public de comprendre, sur la majorité des thématiques, le projet, les enjeux sur l'environnement et la façon dont l'environnement a été pris en compte. Le rapport est facilement lisible et compréhensible.

Toutefois, comme précisé ci-après, l'analyse et le traitement de certains impacts du projet mériteraient d'être éclairés et approfondis.

3.1 Les résumés non techniques des études d'impact et de danger

Le résumé non technique décrit les activités et synthétise clairement les études d'impact et de danger. A noter en revanche que la problématique de la cessation des activités d'EDF et de la prise en compte des pollutions résiduelles n'est pas mentionnée.

3.2 Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

D'une manière générale, le périmètre retenu pour l'analyse apparaît bien adapté à la nature du projet ainsi qu'aux enjeux, et la description de l'état initial du site prend en compte l'ensemble des thématiques environnementales attendues. Le dossier aborde ainsi le contexte hydrogéologique et hydrologique, les risques naturels et technologiques, les patrimoines naturels et culturels, le milieu humain, le bruit, l'air et le climat, la gestion des déchets, des eaux pluviales et la qualité des sols.

Eaux
L'étude d'impact prend en considération le SDAGE 2010-2015 et évoque au futur le SDAGE 2016-2021 qui a été signé fin 2015. Il convient plutôt de prendre en compte le SDAGE en vigueur. Du fait de la proximité du Rhône, dont la qualité est globalement bonne, l'étude d'impact pointe la sensibilité des eaux de surface.

Faune et flore
Les études-faune flore réalisées pour le projet ont montré que le site était favorable à l'implantation et au développement d'espèces remarquables. De ce fait, le milieu naturel terrestre est qualifié de sensible. Les rapports d'investigations Faune-Flore, Habitat, qui présentent les résultats de trois campagnes d'investigation (décembre 2016 et avril-mai 2017), fiabilisent le dossier sur cette thématique avec des données à jour.

Trafic routier
S'agissant de la description de l'état initial du trafic routier, l'étude d'impact indique les résultats de comptages réalisés en 2012 sur l'A7 et l'A47 et, en 2013, sur ces deux axes ainsi qu'en deux points sur la RD 386 (à Givors et à St Romain en Gal). Bien que des comptages routiers ont été réalisés en décembre 2016 sur les axes directement impactés par le projet, d'une part ils n'ont pas été exploités dans la partie « étude initiale » de l'étude d'impact et d'autre part, ils ne permettent pas de connaître clairement l'état du trafic en 2017. Il aurait été pertinent de compléter l'étude initiale par des données claires de trafic.

Par ailleurs, l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus, gagnerait à être complétée et surtout actualisée. Bien que cela ne soit pas régulièrement requis, le porteur de projet aurait pu améliorer le contenu de son dossier en sollicitant des structures qui interviennent sur le secteur comme par exemple les parties prenantes de la *charte partenariale de développement du Site Industrialo-Portuaire (SIP) de Givors – Loire sur Rhône – Saint Romain en Gal.*

Qualité de l'air et climat
La pollution de l'air au niveau du site est principalement due au trafic routier de l'autoroute A7. Le dossier précise que le site est situé en zone sensible du Plan de Protection de l'Atmosphère.

Bruit
L'environnement du site est industriel ; les principales sources de bruit dans le voisinage sont liées au trafic routier au niveau de la RD386 et de l'A7. Les niveaux sonores ont été mesurés en février 2015.

Pollution des sols
Les données utilisées en matière de pollution de sol sont insuffisamment exploitées et les conclusions non adaptées. En effet, le dossier conclut d'une part à la présence de pollution alors même que dans le paragraphe suivant il indique le contraire. De plus, une étude de 2011 est annoncée mais elle n'est pas jointe au dossier.

Une description plus complète de l'état initial des sols permettrait d'éclairer les précautions qu'il convient de prendre pendant la phase travaux et la phase d'exploitation afin de tenir compte de l'activité historique.

Urbanisme
Le volet urbanisme, abordé dans le « dossier administratif et technique », précise que le projet sera situé en zone UI1 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Loire sur Rhône. Il s'agit d'une zone urbaine équipée à vocation industrielle. A noter que le plan d'occupation des sols joint en annexe est caduc depuis le 29 mars 2017.

3.3 Évaluation des impacts potentiels du projet sur l'environnement

Le dossier identifie correctement les impacts du projet pendant toutes les phases (chantier et exploitation) excepté pour la partie gestion des pollutions résiduelles en phase travaux qui est insuffisamment détaillée.

Effets temporaires - phase travaux
Les effets temporaires du projet pendant la phase travaux concernent les thématiques eau, air, déchet, bruit et faune-flore ; la gestion des pollutions résiduelles des sols bien qu'importante pour ce projet a été insuffisamment présentée.
Pour l'aspect faune-flore, l'étude d'impact ne fait qu'évoquer cette thématique puisqu'elle sera développée dans le dossier de dérogation lié à la destruction d'habitats d'espèces protégées ou au transfert d'espèces protégées.

Effets permanents
Eaux
En l'absence de rejets industriels dans le cadre de l'exploitation du projet, la gestion des eaux du site concerne uniquement les eaux pluviales et les eaux d'extinction d'incendie.

Trafic routier
Une étude sur le trafic a été réalisée ; toutefois, elle n'est pas pertinente par son manque de données fiables et ne permet pas de conclure clairement sur la situation du trafic avec et sans projet par rapport à une situation de trafic de 2017.

En effet, aucune donnée compilée sur le trafic quotidien en poids lourd en 2017 n'est fournie, seules des extrapolations sur la base de données 2012-2013 ont été apportées et qui tendraient à conclure à une tendance d'évolution à la baisse du trafic sur les routes concernées par le projet. L'utilisation de données fiabilisées pour 2017 auraient été pertinentes dans la mesure où le trafic routier constitue un enjeu environnemental majeur du dossier.

L'étude sur le trafic propose 3 scénarios d'augmentation de trafic routier fonction de l'organisation de travail (3*8 ou 2*8 ou 1*8) qui sera mise en place ; cela conduit à des rotations quotidiennes comprises entre 100 et 150 poids lourds. L'étude conclut pour chacun de ces scénarios que la hausse du trafic liée à W-life est largement compensée par la baisse de trafic qui est observée au nord et au sud de la commune depuis 2013 ; le trafic de PL par rapport au trafic total de la RD386 subirait donc une augmentation sensible. En conclusion, les impacts sur le trafic sont, d'après l'étude, modérés et nécessitent des aménagements sur la route du lyonnais pour améliorer la sécurité au niveau du carrefour d'accès.

L'affirmation d'un impact modéré sur le trafic paraît insuffisamment justifiée et argumentée. En effet, le dossier compare le nombre de camions supplémentaires générés par le projet à une situation de trafic routier extrapolée à partir des données de 2012 et 2013 et non pas sur les données compilées de 2017. De plus, les éléments chiffrés de l'étude font apparaître que l'augmentation du trafic de poids lourds lié au projet W-life sur l'accès nord de la RD 386 est de + 32 % à + 48 % selon le scénario par rapport au trafic évalué de 2017 ; ce qui n'apparaît pas modéré.

Par ailleurs, il aurait été judicieux que l'étude précise si des contacts ont été pris avec le gestionnaire du réseau routier pour anticiper les aménagements à réaliser.

Air et climat

L'impact du projet sur l'air est lié au trafic routier et aux chaufferies, les rejets des chaufferies étant toutefois marginaux.
Les effets sur l'air sont correctement développés avec la présentation des résultats d'une modélisation de l'augmentation des émissions de gaz d'échappement des poids lourds approvisionnant les entrepôts. L'augmentation la plus significative est mise en évidence au niveau de la route d'accès au site. Cette voie qui ne longe pas d'habitation est aujourd'hui peu utilisée, ce qui explique les augmentations d'émissions de polluants variant de 30 à 78 % selon les paramètres.
En revanche, sur le climat, le dossier reste générique et n'apporte que peu d'éléments.

Par ailleurs, il aurait été judicieux que le dossier précise si le projet permettait de s'inscrire dans le PPA.

Bruit

Les habitations les plus proches se situent à environ 100 mètres à l'Est du site, de l'autre côté de la voie ferrée. Les impacts acoustiques du site sont essentiellement liés au trafic routier et ferroviaire. L'impact des bâtiments (alarme, chaufferie...) et du trafic routier dans le périmètre du site ont fait l'objet d'une étude et de simulations qui concluent au respect des valeurs limites réglementaires. Cette étude est concise et claire. En revanche, le trafic ferroviaire n'a pas été pris en compte dans cette simulation.

3.4 Justification du projet et description des substitutions raisonnables

L'absence de solution de substitution est justifiée par le fait que les caractéristiques du terrain (possibilité d'accès trimodal, implantation stratégique sur l'axe d'échange nord-sud, surface du

terrain...) sont la raison d'être du projet. Parmi les justifications apportées au titre des enjeux environnementaux, l'étude mentionne à juste titre la capacité du projet à requalifier un site industriel et à valoriser une zone désaffectée.

En revanche, la possibilité d'embrancher la parcelle au fleuve figure aussi comme justification alors que le projet ne retient pas cette option.

3.5 Mesures pour supprimer, réduire et si nécessaire compenser les impacts et le suivi envisagé

Globalement, les mesures retenues ont suivi la logique « éviter, réduire et compenser » et ont été chiffrées.

Eaux
Les mesures de gestion des eaux prévues (traitement des eaux de voirie, mise en place d'un bassin de rétention, rétention des eaux d'extinction d'incendie) sont détaillées et permettent de bien comprendre les dispositions prises par l'exploitant.

Sols et sous-sols
Les mesures compensatoires en phase travaux sur l'eau, l'air, les déchets, le bruit sont présentées clairement. Toutefois, le porteur de projet n'évoque pas les précautions particulières qu'il compte prendre pour la gestion des pollutions résiduelles. Sur ce point, l'étude d'impact indique seulement que la gestion des sols potentiellement pollués est de la responsabilité d'EDF et précise que l'ensemble des prescriptions sera communiqué à W Life, suivant l'accord qui aura été conclu entre les deux parties. Une société spécialisée pourra être mandatée durant cette phase de travaux pour s'assurer de la bonne gestion des terres contaminées.

Faune et flore
Pour rappel, une demande de dérogation espèces protégée sera instruite en parallèle du présent dossier. Toutefois, le dossier propose par exemple la création de mares pérennes, d'habitats pour les reptiles et de conservation des habitats situés en dehors de l'emprise des travaux. Les actions à engager sur ce point seront détaillés dans le dossier de dérogation d'espèces protégées réalisé en parallèle qui traite spécifiquement de ce volet.

Trafic routier
Sur ce sujet, l'étude d'impact rappelle les atouts de la multimodalité pour limiter le trafic routier et prévoit plusieurs mesures pour limiter les encombrements et les stationnements aux abords du site. Il s'agit notamment de dimensionner généreusement des zones de stationnement pour les poids lourds et les véhicules légers sur le site.
En revanche, les aménagements à réaliser sur la route du lyonnais pour améliorer la sécurité et fluidifier le trafic au niveau du carrefour d'accès ne sont pas évoqués.

Bruit
Afin de veiller au respect des valeurs limites réglementaires, l'exploitant s'engage à réaliser des mesures sur site lors du démarrage de l'activité.

Air
Les mesures compensatoires prévues pour limiter la pollution atmosphérique sont la limitation de la vitesse sur le site et l'arrêt des moteurs pendant le stationnement. Le projet intégrant la réactivation de la desserte ferrée, le trafic routier est ainsi réduit. Le projet envisage par ailleurs d'augmenter le nombre de trains dans les années à venir et ainsi réduire le nombre de poids lourds ; ce qui permettra de réduire les émissions atmosphériques.

3.6 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. Plusieurs rapports joints en annexe ont été réalisés pour constituer le dossier de demande d'autorisation : une étude acoustique, une étude de trafic, une étude faune-flore basée sur des prospections de terrain, une étude foudre.

Les noms et qualités des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation sont précisés.

3.7 Conditions de remise en état et usages futurs du site

Les conditions de remise en état du site après exploitation sont traitées dans les formes requises. L'usage futur proposé est un niveau de réhabilitation compatible avec les usages prévus par les documents d'urbanisme existants. La copie des courriers - joints en annexe - adressés en janvier 2017 au maire et au propriétaire du terrain font référence à un usage à caractère industriel.

3.8 L'étude de dangers

L'étude de danger présente et évalue de manière satisfaisante les risques accidentels liés au projet. Les scénarios d'incendie, élaborés dans les formes requises, tiennent compte de la nature et des quantités de matériaux stockés et des caractéristiques des bâtiments. La cellule spécifique réservée au stockage des produits dangereux et les installations photovoltaïques sont pris en considération.

4 – PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

Le dossier présenté par la société W Life prend en compte les enjeux environnementaux de façon proportionnée. L'étude d'impact ainsi que l'étude de dangers sont globalement de qualité et proportionnés aux enjeux. Ces derniers ont bien été identifiés et sont généralement traités de manière tout à fait satisfaisante.

Toutefois, comme détaillé ci-dessus, certains impacts et mesures compensatoires méritent d'être précisés, notamment en matière de trafic routier. Dès lors, l'ensemble des mesures de réduction et d'accompagnement des inconvénients liés à la construction et à l'exploitation de la plate forme bi-modale seront cohérents, réalistes et proportionnées aux enjeux identifiés.

Pour le préfet de région, par délégation,
Pour la directrice régionale, par sub-délégation
La chef de service de SCIDDAE

Agnès DELSOL