



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale sur l'extension d'un dépôt de produits pétroliers par la Société du Dépôt de Saint-Priest à Saint-Priest (69)

Avis n° 2022-ARA-AP-1399

Avis délibéré le 10 janvier 2023

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), s'est réunie le 10 janvier 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'extension d'un dépôt de produits pétroliers par la Société du Dépôt de Saint-Priest à Saint-Priest (69).

Ont délibéré : Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Jean-Philippe Strebler, Benoît Thomé et Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, 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 (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 9 novembre 2022, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture du Rhône, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés et les services de la préfecture du Rhône ont transmis leur contribution en date du 13 juillet 2022.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il 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.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Synthèse de l'Avis

Le porteur de projet est la Société du Dépôt de Saint-Priest (SDSP), qui exploite un dépôt de produits pétroliers d'environ 8,2 ha situé sur la commune de Saint-Priest (69). Les produits entreposés sur site sont des produits de grande consommation, à savoir des fiouls domestiques, des essences et gazoles, de l'éthanol, des carburants de l'aviation, ainsi que des additifs et colorants. La majeure partie de ces produits est réceptionnée via des pipelines provenant du port de Marseille ou de la raffinerie de Feyzin.

Le projet consiste à augmenter les capacités de stockage du site. Il s'inscrit dans un contexte national et local en évolution, et en particulier dans la perspective de la diminution des activités du port de Lyon Edouard Herriot et du report de ces activités sur d'autres sites dont celui de SDSP. Il prévoit ainsi :

- la mise en place de cinq réservoirs de stockage de liquides inflammables, de volumes compris entre 5 000 et 15 000 m³ ;
- la construction d'un poste de chargement-déchargement de camions supplémentaires, avec quatre pistes distinctes, et d'une unité de récupération de vapeurs associée ;
- la mise en place d'une zone de stockage d'additifs ;
- la construction de trois pomperies avec au total 11 pompes de 300 m³/h chacune ;
- l'adaptation du réseau électrique pour alimenter ces nouvelles installations.

Ce projet est localisé dans l'enceinte du site actuel, il ne prévoit pas d'extension des limites physiques du site.

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

- la qualité de l'air, compte tenu du rejet dans l'atmosphère de composés organiques volatils ;
- la qualité des eaux superficielles et souterraines au regard du risque de pollution chimique
- les risques industriels ;
- Le cadre de vie et la santé des habitants à proximité.

Le dossier est globalement bien rédigé et compréhensible. L'état initial aborde l'ensemble des thématiques environnementales mais doit être complété en ce qui concerne la qualité de l'air et les nuisances sonores. Les incidences du projet, en phase travaux et en phase d'exploitation, sont présentées. Des mesures d'évitement ou de réduction sont présentées. Toutefois, le dossier ne présente aucun suivi, ni de la mise en place des mesures ni de leur efficacité, à l'exception de celles concernant les impacts sur les eaux superficielles et souterraines qui restent cependant plutôt insuffisantes en terme de composés suivis et de fréquence.

Le dossier n'est pas non plus explicite sur les substances des nouveaux carburants qui seront stockées sur le site et il ne permet donc pas d'être assuré que le traceur de risque utilisé pour l'évaluation des risques sanitaires est bien représentatif du danger et que l'évaluation prend bien en compte l'ensemble des substances nécessaires .

Le dossier ne contient pas de données sur la vulnérabilité du projet au changement climatique, ni sur les émissions de gaz à effet de serre qu'il induit. Enfin, les justifications des choix sont peu détaillées, en particulier le transport par fret ferroviaire est évoqué à plusieurs reprises dans le dossier mais sa mise en œuvre effective n'est pas présentée.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation du projet.....	6
1.3. Procédures relatives au projet.....	6
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	7
2. Analyse de l'étude d'impact.....	7
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	7
2.1.1. La qualité de l'air.....	7
2.1.2. Les eaux superficielle et souterraines.....	8
2.1.3. Le cadre de vie des habitants.....	9
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	9
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	9
2.3.1. Les rejets atmosphériques et la qualité de l'air.....	10
2.3.2. Les rejets aqueux et les eaux superficielle et souterraines.....	11
2.3.3. Le cadre de vie des habitants.....	12
2.3.4. Le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre.....	13
2.3.5. Les effets cumulés.....	13
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	13
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	14
3. Étude de dangers et risques technologiques.....	14

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

Le porteur de projet est la Société du Dépôt de Saint-Priest (SDSP), qui exploite un dépôt de produits pétroliers d'environ 8,2 ha situé sur la commune de Saint-Priest (69). Ce site est longé par une voie ferrée et il est situé dans une zone industrielle, au sein de la métropole lyonnaise à environ 6 km du port de Lyon Édouard Herriot et 13 km de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

Les produits entreposés sur site sont des produits pétroliers de grande consommation, à savoir des fiouls domestiques, des essences et gazoles, de l'éthanol, des carburants de l'aviation, ainsi que des additifs et colorants. La majeure partie de ces produits est réceptionnée via des pipelines provenant du port de Marseille ou de la raffinerie de Feyzin. Le reste (les additifs et colorants) arrive par camion-citerne. Les produits sont expédiés ensuite par la route vers leur destination finale.

Le dossier précise que ce projet intervient dans un contexte national en évolution, le marché des carburants et combustibles conventionnels étant globalement en décroissance mais celui des carburants de substitution est en augmentation.

Au niveau local, le projet objet du présent avis s'inscrit dans une perspective de diminution des activités de stockage des hydrocarbures du port Edouard Herriot, et d'un report d'une partie de ses flux vers d'autres plateformes dont celle de la SDSP. Par ailleurs, le dossier indique que l'approvisionnement en carburants des aéroports de la région connaît des tensions et que le projet prévoit sous l'hypothèse d'une augmentation de trafic aérien la mise en place d'une logistique fiable afin de répondre à cette problématique.

Actuellement, le site contient plusieurs installations dont des réservoirs de stockage de divers produits chimiques, de capacité totale d'environ 94 900 tonnes, des postes de chargement-déchargement de camions, un terminal de réception de pipeline¹, une unité de récupération des vapeurs au niveau de ces postes de chargement-déchargement, trois postes de commandement, ainsi que des locaux et installations nécessaires aux activités dont des groupes électrogènes, une réserve d'eau en cas d'incendie, un bassin de stockage des eaux d'extinction d'incendie, des locaux électriques, et des parkings. Le site contient aussi un embranchement ferroviaire entretenu mais non utilisé à l'heure actuelle.

1 Ce terminal appartient à la Société du Pipeline Méditerranée-Rhône (SPMR) qui exploite l'intégralité du pipeline depuis le port de Marseille jusqu'à Genève.

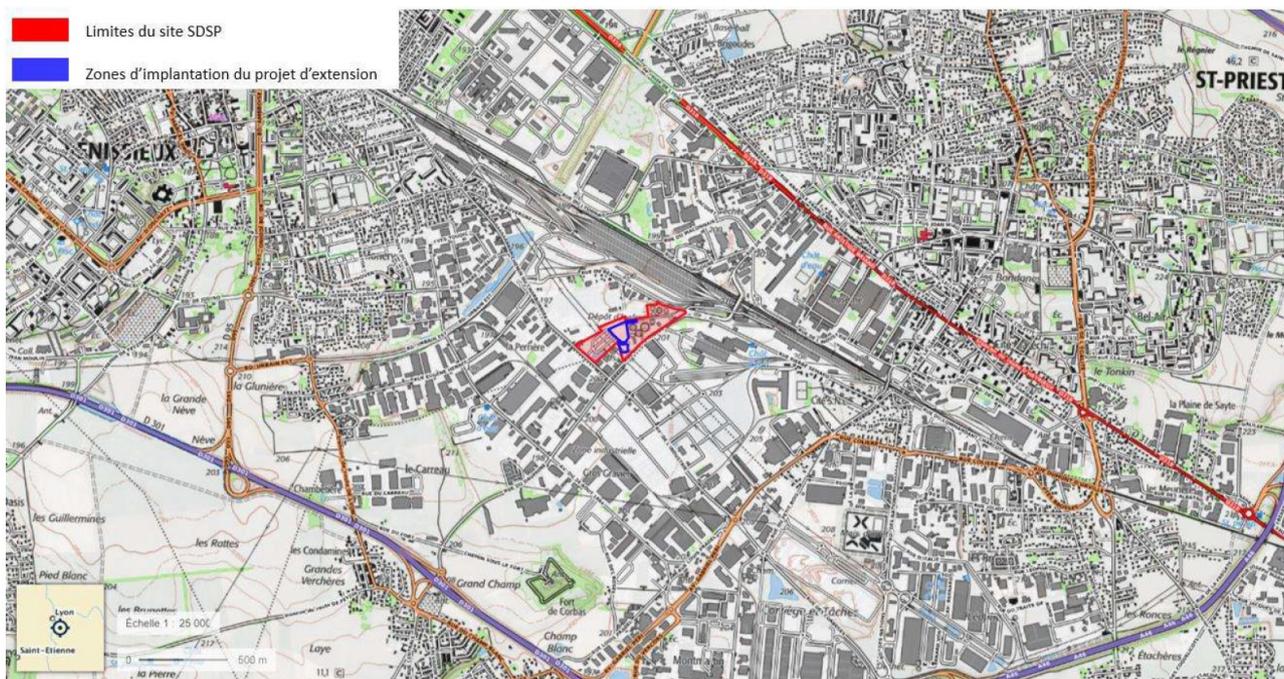


Figure 1 : Localisation du site et de l'extension (Source : dossier)

1.2. Présentation du projet

Le projet consiste à augmenter les capacités de stockage du site jusqu' à 138 000 tonnes. Il prévoit ainsi :

- la mise en place de cinq réservoirs de stockage de liquides inflammables, de volumes compris entre 5000 et 15 000 m³ ;
- la construction d'un poste de chargement-déchargement de camions supplémentaires, avec quatre pistes distinctes, et d'une unité de récupération de vapeurs associée ;
- la mise en place d'une zone de stockage d'additifs ;
- la construction de trois pomperies avec au total 11 pompes de 300 m³/h chacune ;
- l'adaptation du réseau électrique pour alimenter ces nouvelles installations.

Ce projet est localisé dans l'enceinte du site actuel, il ne prévoit pas d'extension des limites physiques du site.

1.3. Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement et il est visé par la directive Seveso² seuil haut et fera l'objet d'un permis de construire. À ce titre, il est soumis à évaluation environnementale.

Le présent avis est établi au regard de la version du dossier reçue par l'Autorité environnementale le 9 novembre 2022, incluant les compléments déposés par le pétitionnaire le même jour.

² Nom générique d'une série de directives européennes relatives à l'identification des sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. Les établissements industriels concernés sont classés en « Seveso seuil haut » ou en « Seveso seuil bas » selon leur aléa technologique, dépendant des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent.

1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

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

- la qualité de l'air compte tenu du rejet dans l'atmosphère de composés organiques volatils ;
- la qualité des eaux superficielles et souterraines au regard du risque de pollution chimique ;
- les risques industriels ;
- Le cadre de vie et la santé des habitants à proximité .

2. Analyse de l'étude d'impact

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

Cette partie de l'étude d'impact est bien rédigée et compréhensible. Elle se conclut par un tableau récapitulatif³ indiquant le niveau d'enjeu retenu par thématique. Cependant, une partie de l'état initial se trouve dans la partie relative aux impacts du projet sur l'environnement , ce qui mérite d'être corrigé.

Enfin, l'état initial présente des manques, en particulier en ce qui concerne la qualité de l'air.

2.1.1. La qualité de l'air

Le dossier présente les résultats⁴ des mesures de la qualité de l'air faites par le réseau de surveillance de la qualité de l'air Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, sur le département du Rhône. Ces résultats montrent une exposition particulière au dioxyde d'azote.

Il n'y a pas de mesures ou de données relatives à la qualité de l'air au droit du site. Le dossier évoque que le site actuel est source de rejets de composés organiques volatils (COV), de manière diffuse au niveau des stockages et de manière canalisée au niveau de l'unité de récupération des vapeurs des postes de chargement-déchargement. Il estime que ces rejets représentent entre 33 et 38 tonnes par an, majoritairement des rejets canalisés dans des unités de récupération des vapeurs dont le niveau de rejet est contrôlé régulièrement. Les vapeurs récupérées dans ces unités sont traitées et les vapeurs d'hydrocarbures récupérées sont régénérées et réintroduites dans les bacs de stockage. Ce chiffre est à peu près constant sur les dernières années⁵.

Pour la qualité de l'air, le dossier identifie un enjeu modéré, ce qui est insuffisamment étayé au regard de l'absence de données de qualité de l'air au niveau du site.

L'Autorité environnementale recommande de compléter la description de l'état initial par des mesures de données sur la qualité de l'air au niveau du site.

3 Page 99 de l'étude d'impact

4 Page 82 de l'étude d'impact

5 Le tableau page 139 donne ces chiffres sur les années 2017 à 2021.

2.1.2. Les eaux superficielles et souterraines

Le dossier indique que le projet est situé à 5,5 km à l'est du Rhône et à 6 km au nord de l'Ozon. Il est sur le territoire du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône-Méditerranée⁶ et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de l'Est lyonnais⁷. Le projet est situé dans le bassin versant de la masse d'eau superficielle « Rhône moyen », qui présente un bon état chimique mais un état écologique moyen. Il est également situé au droit de la masse d'eau souterraine « Couloirs de l'est lyonnais (Meyzieu, Décines, Mions) et alluvions de l'Ozon », qui présente un bon état chimique mais un état quantitatif médiocre.

Concernant les rejets aqueux actuels, il s'agit des eaux pluviales et des eaux domestiques, le site ne rejetant pas d'effluents industriels. Les eaux pluviales sont pour moitié⁸ directement infiltrées à la parcelle, pour celles qui tombent sur des surfaces non imperméabilisées, l'autre moitié étant rejetée au réseau d'égout avec ou sans traitement avant rejet⁹. Ce réseau a pour exutoire la station d'épuration de Saint-Fons, qui traite ainsi l'ensemble des eaux pluviales rejetées par le site. Le dossier contient les résultats annuels d'analyse des eaux rejetées au réseau, sans préciser le(s) point(s) de prélèvement pour ces analyses. Ces analyses mesurent divers paramètres¹⁰ et les résultats montrent que leurs concentrations sont à peu près constantes ces dernières années¹¹.

L'étude ne précise pas si les rejets d'eaux pluviales actuels ont un impact sur le risque de débordement de la station d'épuration par temps de pluie.

L'Autorité environnementale recommande de préciser l'impact qualitatif et quantitatif des rejets d'eaux pluviales sur la station d'épuration en cas de pluie intense, et le cas échéant de quantifier cet impact.

Pour les eaux souterraines, le dossier indique que deux études¹² sur les pollutions des eaux souterraines et des sols et sous-sols ont été réalisées, en 2007 et 2008. Elles ont montré, pour un à deux piézomètres, la présence de cuivre, de PCB, et une concentration plus élevée en hydrocarbures totaux. Le dossier indique cependant que ces résultats montrent l'absence d'impact des activités du site sur la qualité des sols. Cette affirmation n'est en l'état pas suffisamment justifiée, d'autant que le dossier mentionne qu'une surveillance de la concentration en hydrocarbure est réalisée deux fois par an mais les résultats de cette surveillance ne sont pas fournis dans le dossier¹³ et le dossier ne mentionne pas la surveillance d'autres substances.

L'Autorité environnementale recommande de justifier davantage l'affirmation que les activités du site n'ont pas d'impact sur la qualité des eaux souterraines et des sols.

Le dossier précise que le site possède actuellement un forage, peu utilisé, qui sert à réapprovisionner les réserves d'eau incendie en cas de besoin¹⁴.

Le dossier conclut à un enjeu modéré pour les eaux de surface et souterraines.

6 Le Sdage 2022-2027 a été approuvé par le préfet le 21 mars 2022.

7 Le Sage a été approuvé le 24 juillet 2009. Depuis 2018, il est en cours de révision.

8 Pour une superficie de 39 895 m²

9 Les eaux rejetées à l'égout représentent les eaux de ruissellement d'une surface 40 410 m² dont la majorité est traitée avec un déshuileur ou un décanteur

10 Les matières en suspension, la demande chimique en oxygène (DCO), la demande biologique en oxygène (DBO5), les hydrocarbures totaux, l'azote global et le volume total d'eaux rejetées

11 Le dossier fournit les résultats entre 2017 et 2021, page 135 de l'étude d'impact

12 Qui ne sont pas jointes au dossier

13 Qui ne donne pas non plus d'indications sur le(s) piézomètre(s) surveillé(s)

14 La source principale de réapprovisionnement étant l'eau potable, ce forage ne sert qu'exceptionnellement.

2.1.3. Le cadre de vie des habitants

L'habitation la plus proche du site est à environ 100 m d'une zone de stockage et 180 m d'une autre zone de stockage, au nord du site. Les autres habitations sont à plus de 300 m au nord.

L'étude contient les résultats de mesures de bruit réalisées¹⁵ en limite du site et au niveau d'une habitation, avant la mise en œuvre du projet. Ces mesures montrent un niveau de bruit résiduel¹⁶ faible au niveau de l'habitation, et un dépassement en un point limite du site lié au trafic routier (en journée) et aux activités de pompages du porteur de projet (la nuit).

Concernant le trafic, le dossier indique qu'environ 200 poids-lourds par jour partent actuellement du site, ce qui représente au maximum 5 % des flux sur les voiries à proximité.

L'état initial conclut à un enjeu modéré pour les populations et la santé humaine.

2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement

Cette partie est sommairement abordée dans l'étude d'impact¹⁷. Celle-ci justifie le choix de la localisation du projet et les choix technologiques par des enjeux locaux et nationaux, bien expliqués dans l'étude. En revanche, le dossier n'indique pas quels critères ou choix environnementaux ont été pris. L'hypothèse d'une augmentation de trafic aérien des aéroports de la région n'est pas étayée.

De plus, le dossier évoque à plusieurs reprises la possibilité d'utiliser le fret ferroviaire, mais cette possibilité n'est pas détaillée, l'étude n'indique pas, par exemple, quels types de produits pourraient être transportés sur rail ou des estimations de la quantité de produits concernée. En l'état, le dossier ne montre pas d'engagement de la part du pétitionnaire à développer ce type de transport.

L'Autorité environnementale recommande de détailler et d'étudier davantage les possibilités de transport par le rail des produits stockés et l'effectivité de la mobilisation de ce type de transport.

Enfin, le dossier contient un rapide descriptif de l'évolution de la situation de référence en l'absence du projet¹⁸.

2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

Les incidences des phases travaux et exploitation sont bien précisées dans l'étude.

En revanche, le dossier ne contient pas de récapitulatif des mesures ERC prévues et aucune mesure de suivi n'est prévue (excepté pour les eaux souterraines et rejets d'eaux pluviales), qu'il s'agisse du suivi de leur mise en place ou de leur efficacité.

L'Autorité environnementale recommande :

15 Lors d'un passage sur deux jours et deux nuits, en juin 2019

16 Il s'agit du bruit mesuré en l'absence du projet.

17 Page 103 de l'étude d'impact

18 Page 105 de l'étude d'impact

- de présenter un récapitulatif des mesures d'évitement, de réduction et si besoin de compensation prévues ;
- de préciser les mesures de suivi associées ;
- de prévoir des mesures supplémentaires en cas d'incidences notables sur l'environnement relevées lors du suivi.

L'étude d'impact comporte une annexe contenant une évaluation des incidences Natura 2000¹⁹. Celle-ci indique que la zone la plus proche est la zone de protection spéciale « *Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage* » située à 11 km du site. Compte-tenu de la distance entre le projet et cette zone, et des mesures prévues par le porteur de projet pour limiter les impacts liés aux rejets aqueux et atmosphériques, cette évaluation conclut à l'absence d'incidence du projet sur l'état de conservation des espèces et habitats ayant justifié la désignation de ce site. Cette conclusion n'appelle pas de remarque de la part de l'Autorité environnementale.

2.3.1. Les rejets atmosphériques et la qualité de l'air

Le dossier indique que le projet sera source de rejets de composés organiques volatils (COV) supplémentaires, à la fois en rejets canalisés et diffus²⁰. Les rejets canalisés émis au niveau de la nouvelle unité de récupération des vapeurs seront proportionnels à la quantité de produits chargés et déchargés dans les camions-citernes. Les rejets diffus, issus du stockage, sont peu sensibles à l'augmentation des rotations des réservoirs, mais la mise en place de nouveaux réservoirs entraîne de fait une augmentation de ces rejets. Au total, le dossier estime que les rejets de COV pourront augmenter de 59 tonnes, soit une augmentation de 55 à 80 % des rejets actuels .. Il précise que cette augmentation est cependant majoritairement²¹ liée au report des flux transitant actuellement par le port de Lyon Edouard Herriot, et que ce report de flux entraîne une diminution des rejets au niveau du port.

L'étude indique que le porteur de projet prévoit plusieurs mesures de réduction de ces émissions de COV²², en particulier :

- la couleur claire des réservoirs, qui limite la transmission de la chaleur vers l'intérieur et donc l'évaporation et la formation de COV ;
- la présence d'écrans flottants internes ou de toit flottant, qui limitent l'évaporation ;
- la présence d'une unité de récupération des vapeurs pour traiter les vapeurs émises par les postes de chargement-déchargement ;
- l'utilisation d'équipements neufs et plus efficaces.

Elle ne quantifie pas l'effet de ces mesures sur les émissions de COV, ce qui ne permet pas de justifier du caractère modéré de l'impact du projet sur la qualité de l'air affirmé dans l'étude

L'Autorité environnementale recommande de justifier le caractère modéré de l'impact du projet sur la qualité de l'air et à défaut de renforcer les mesures ERC.

19 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

20 Les rejets canalisés sont des rejets qui sont faits en un point précis, sur ce site il s'agit des rejets au niveau des unités de récupération des vapeurs. Les rejets diffus sont les autres types de rejets, il s'agit ici de l'évaporation au niveau des stockages.

21 50,7 tonnes, soit environ 85 %

22 Dont une partie sont prévues par l'arrêté du 3 octobre 2010 relatif au stockage en réservoirs aériens manufacturés de liquides inflammables, exploités au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement

2.3.2. Les rejets aqueux et les eaux superficielle et souterraines

Le projet sera source d'imperméabilisation supplémentaire, sur une superficie de 5 911 m²²³. La majeure partie des eaux²⁴ tombant sur ces surfaces sera collectée, traitée et rejetée au réseau d'égout car susceptible d'être polluée. Le reste²⁵ sera infiltré à la parcelle.

Le dossier estime que la concentration en polluant de ces eaux sera identique à celle des eaux actuellement rejetées au réseau.

Il n'analyse pas l'impact du projet sur la capacité de traitement de la station d'épuration, notamment l'éventuel risque supplémentaire de débordement par temps de pluie. Ce point mérite d'être complété.

Il présente plusieurs mesures de réduction de l'impact du projet sur les rejets aqueux et les milieux aquatiques à l'aval :

- les eaux d'extinction d'incendie et les eaux susceptibles d'être polluées seront contenues et ne pourront pas atteindre des zones où elles seraient susceptibles de s'infiltrer dans le sol ;
- les surfaces imperméabilisées sont optimisées grâce à la technique « double paroi »²⁶ des réservoirs ;
- un relevage manuel des zones collectées, permettant la maîtrise des flux de rejet ;
- le traitement par décanteur ou deshuileur des eaux avant rejets à l'égout ;
- la présence d'un détecteur d'hydrocarbures au niveau des traitements avant rejets, qui empêche les rejets au réseau en cas de présence d'hydrocarbures.

Concernant les eaux souterraines, le projet est susceptible, comme les activités actuellement réalisées sur le site, d'impacts en cas de fuite chronique ou accidentelle, ou d'épandage de liquide par exemple les eaux d'extinction d'incendie. Il prévoit plusieurs mesures de réduction du risque de pollution des sols et eaux souterraines :

- les réservoirs sont munis de dispositif de jaugeage et de sécurité qui rendent très improbable le risque de débordement ;
- les réservoirs à double paroi permettent de recueillir le produit et les eaux d'extinction d'incendie le cas échéant ;
- les autres équipements pouvant être à l'origine d'un déversement sont situés sur des zones imperméabilisées.

Par ailleurs, le projet prévoit la fermeture d'un forage existant mais peu utilisé, qui sert à alimenter les réserve d'eau en cas d'incendie en complément des eaux de pluie. Les modalités précises de comblement de ce forage ne sont pas détaillées dans le dossier²⁷. Ces éléments restent donc à expliciter.

23 Ce qui représente une augmentation d'environ 15 % par rapport à l'imperméabilisation actuelle

24 5 256 m² soit 89 %

25 11 % des eaux pluviales tombant sur des surfaces nouvellement imperméabilisées

26 Il s'agit de réaliser une deuxième paroi métallique ou en béton, qui permet de recueillir le produit en cas de déversement, les eaux d'extinction d'incendie et les eaux pluviales. Cette paroi prend moins de place que d'autres types de rétention des produits en cas d'incident, ce qui diminue de fait la surface imperméabilisée.

27 Le dossier indique néanmoins que ces modalités seront conformes à un guide de la direction départementale des territoires (DDT) du Rhône. Les références du guide ne sont pas précisés et le dossier contient une annexe d'une page qui est une copie de ce guide, qui indique des modalités de comblement selon s'il s'agit d'un forage captant une nappe libre ou liée.

Enfin, l'étude analyse la conformité du projet avec le Sdage et le Sage en vigueur sur la zone du projet. Pour le Sdage, il s'agit notamment des orientations fondamentales OF1 « *Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité* », OF2 « *Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques* », OF5 « *Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé* » et OF7 « *Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir* ». Pour le Sage, il s'agit des orientations « *Reconquérir et préserver la qualité des eaux* » et « *Gérer durablement la quantité de la ressource en eau* », orientations qui visent en particulier les industriels. Le dossier indique que les mesures de réduction citées ci-dessus permettent d'assurer la conformité du projet à ces orientations.

Le dossier conclut que l'impact du projet et des effluents aqueux sur les sols et sous-sols et les eaux superficielles et souterraines est faible.

2.3.3. Le cadre de vie des habitants

Concernant le bruit, le dossier mentionne que le projet ne sera pas à l'origine de bruit significatif, mais sera intégré à l'ambiance sonore déjà existante. Il ne contient pas de modélisation ou d'estimation du niveau de bruit après mise en œuvre du projet, et conclut que le projet ayant un impact faible sur l'émission sonore autour du site, il ne prévoit pas de mesure d'évitement ou de réduction. Au regard des résultats des mesures du niveau de bruit résiduel, qui montrent un dépassement en un point sur une limite de site, cette conclusion n'est pas suffisamment étayée.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude des potentielles nuisances sonores et le cas échéant de prévoir des mesures d'évitement ou de réduction de ces nuisances .

Le dossier estime que le projet sera source de trafic supplémentaire, entre 130 et 190 poids-lourds par jour, soit une augmentation comprise entre 65 % et 95 % du trafic actuel. Il précise néanmoins que cette augmentation est majoritairement liée au transfert de flux existants (depuis le port Edouard Herriot). Le dossier ne contient pas de mesures de réduction de cet impact qu'il qualifie de modéré. Au regard de cette augmentation, la qualification d'impact modéré semble sous-estimer l'impact réel.

L'Autorité environnementale recommande de revoir le niveau d'impact du projet sur le trafic routier et de mettre en place des mesures de réduction nécessaire.

Le dossier contient une évaluation des risques sanitaires, Elle retient différents polluants dont un²⁸ comme traceur de risque pour les émissions de COV, et sélectionne l'inhalation comme voie d'exposition retenue. Elle conclut que les rejets atmosphériques du site n'engendrent pas d'effets négatifs notables pour l'exposition par inhalation pour les effets avec seuil et sans seuil, et par conséquent que les risques sanitaires liés aux émissions du site ne sont pas préoccupants.

Le dossier n'est cependant pas explicite sur les substances qui seront stockées sur le site et ne permet donc pas d'être assuré que le traceur de risque est bien représentatif du danger. Et que l'évaluation prend bien en compte l'ensemble des substances nécessaires ;

La MRAe recommande de détailler l'évaluation des risques sanitaires au regard des substances stockées sur le site et de s'assurer de prendre en conséquence l'ensemble des risques.

28 Le benzène

2.3.4. Le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre

Le dossier n'aborde pas la vulnérabilité du projet au changement climatique, ni les incidences du projet sur le climat et en particulier les émissions de gaz à effet de serre, alors même que le dossier évoque que la mise en place du projet devrait diminuer à l'échelle nationale le transport routier des produits pétroliers.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude par une analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique, et par un bilan des émissions de gaz à effet de serre incluant les émissions liées au transport des produits entrants et sortant du site et de préciser notamment les impacts éventuels liés à des émissions possibles de méthane et les mesures ERC correspondantes.

2.3.5. Les effets cumulés

L'étude contient une partie étudiant les effets cumulés avec d'autres projets connus, qui conclut à l'absence de projets en cours. Cependant elle n'étudie pas les effets cumulés avec les sites industriels existants à proximité du site, ce dernier étant dans une zone industrielle. Surtout, elle ne prend pas en compte le projet d'aménagement par Novatrans²⁹ de la plateforme de transport combiné située immédiatement au nord ouest du site du projet qui génère un trafic de poids lourds, un trafic ferroviaire et représente une augmentation des enjeux (biens et personnes) situés à proximité du site et des risques associés.

L'Autorité environnementale recommande d'étudier les potentiels effets cumulés du projet avec le projet de plateforme de transport et les sites existants à proximité, en particulier sur le trafic, le bruit et la qualité de l'air et les rejets pluviaux et autres effluents aqueux ainsi qu'en matière de risque technologique.

2.4. Dispositif de suivi proposé

Comme évoqué au paragraphe 2.3, le dossier ne contient pas de récapitulatif des mesures ERC prévues et aucune mesure de suivi n'est prévue (excepté pour les eaux souterraines et rejets d'eaux pluviales), qu'il s'agisse du suivi de leur mise en place ou de leur efficacité.

Le dossier évoque un dispositif de suivi de la qualité des eaux pluviales rejetées, avec des mesures une fois par an, ainsi qu'un dispositif de suivi de la qualité des eaux souterraines au droit du site avec la présence de huit piézomètres dont deux nouveaux ajoutés dans le cadre du projet.

Néanmoins il ne détaille pas les modalités précises de ce suivi, en particulier pour les piézomètres il ne détaille ni les paramètres mesurés ni la fréquence.

L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre un dispositif de suivi pour toutes les mesures ERC retenues dans l'étude d'impact et de préciser le dispositif de suivi de la qualité des eaux souterraines et des eaux pluviales rejetées, notamment en termes de fréquence des mesures et de paramètres mesurés.

29 [avis de l'Ae sur la plateforme de Saint Priest du 27 janvier 2022](#)

2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique de l'étude d'impact reprend l'ensemble des parties abordées dans l'étude d'impact et présente les mêmes manques que celle-ci.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

3. Étude de dangers et risques technologiques

Le site sur lequel s'inscrit le présent projet est l'objet d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) existant³⁰. Le projet est générateur d'impacts supplémentaires et le dossier indique qu'une procédure de servitude d'utilité publique (SUP) est en cours afin de prendre en compte ces impacts sur l'urbanisation future.

L'étude de danger présente les différents scénarios de risques possibles, parmi lesquels un risque d'origine externe (le transport de matière dangereuse par canalisation et en particulier par pipeline), et des potentiels de danger liés aux produits (incendie, explosion, toxicité des produits et des eaux d'extinction d'incendie) et aux opérations et équipements (épandage lors des transvasements de liquides, déversement en cas de sur-remplissage des citernes, épandage d'un produit entraînant un incendie ou une explosion, et toxicité des épandages). Le dossier présente des mesures de maîtrise des risques afin de réduire la probabilité ou la gravité de ces risques en s'appuyant sur la matrice résiduelle du risque définie par l'arrêté du 29 septembre 2005. Il conclut que le site reste compatible avec son environnement.

Le choix des deux substances retenues pour l'analyse de combustion (CO et CO₂) en cas d'incendie n'est pas justifié et les incidences liées à la diffusion du panache ne sont pas approfondies.

La MRAe recommande d'étendre l'analyse de combustion à l'ensemble des substances nocives et d'en approfondir les incidences et les éventuelles mesures ERC.

³⁰ Approuvé par le préfet le 24 juillet 2015. Ce PPRT est conjoint aux activités de SDSP et d'une entreprise voisine, CREALIS