



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale portant sur la construction d'une plateforme logistique, par la SCI Georgette, à Rillieux-la-Pape (69)

Avis n° 2024-ARA-AP-1720

Avis délibéré le 1 août 2024

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), a délibéré par voie électronique sous la coordination de Catherine Rivoallon Pustoc'h, en application de sa décision du 12 septembre 2023 portant exercice de la délégation prévue à l'article 18 du décret du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Igedd, pour statuer sur la demande d'avis sur la construction d'une plateforme logistique, par la SCI Georgette, à Rillieux-la-Pape (69).

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants 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 21 mai 2024, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale. Le délai d'instruction de la demande d'autorisation et le délai de l'Autorité environnementale ont été suspendus le 23 mai 2024, et ont repris le 3 juin 2024.

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 8 avril 2024.

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.

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 projet, porté par la SCI Georgette, consiste à construire et exploiter un entrepôt logistique sur la commune de Rillieux-la-Pape (69). Il s'insère dans une zone d'activité existante et sur une parcelle anciennement occupée par une activité de stockage de déchets.

L'aménagement comprend la destruction des bâtiments existants, la construction des nouveaux bâtiments dont 11 275 m² (trois cellules) réservés à la logistique et 1 860 m² de bureaux, la réalisation de places de stationnement en sous-sol (118 places pour les véhicules légers et 17 places pour les poids-lourds) et voiries, ainsi que l'aménagement d'espaces verts sur 3 898 m² avec notamment la plantation de 150 arbres. Le dossier évoque également l'installation de panneaux photovoltaïques sur 2 380 m² de toiture avec une puissance non précisée.

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

- Le cadre de vie des riverains, en particulier la qualité de l'air, le bruit et le trafic routier ;
- La pollution des sols en lien avec la gestion des eaux pluviales du site ;
- Le changement climatique, les émissions de gaz à effet de serre et le bilan carbone.

Le dossier présente plusieurs manques et points d'amélioration. Plusieurs études spécifiques sur certaines thématiques ne sont que très peu reprises dans l'étude d'impact, ce qui limite fortement l'appréhension globale du projet et de ses incidences par le public. Le niveau d'enjeu concernant la qualité de l'air mérite d'être relevé et davantage justifié. Le dossier ne présente pas les alternatives étudiées, n'étudie pas la possibilité d'utiliser le fret ferroviaire pour le transport des marchandises depuis et vers le site, et n'aborde pas l'éventuel recours aux modes actifs pour les déplacements du quotidien.

En ce qui concerne les incidences du projet, le dossier ne détaille pas suffisamment les impacts liés au trafic routier, notamment les voies empruntées pour rejoindre le site depuis les grands axes, mais aussi les incidences en termes de bruit et de rejets atmosphériques. L'étude ne contient pas de bilan carbone et ne permet donc pas d'appréhender les incidences du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, le suivi des mesures d'évitement et de réduction prévues est insuffisant et ne porte que sur la phase chantier. Des mesures de suivi supplémentaires sont à prévoir.

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 et présentation du projet.....	5
1.2. Procédures relatives au projet.....	6
1.3. 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. Cadre de vie des riverains.....	7
2.1.2. Pollution des sols.....	9
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	10
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	10
2.3.1. Cadre de vie des riverains.....	10
2.3.2. Pollution des sols et rejets aqueux.....	12
2.3.3. Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre.....	12
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	13
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	13
3. Étude de dangers.....	13

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet, porté par la société civile immobilière (SCI) Georgette, est localisé sur la commune de Rillieux-la-Pape, dans le Rhône (69). Il est situé au sein de la métropole de Lyon, à proximité de la rocade nord, de la route départementale RD483 et de la RD484.

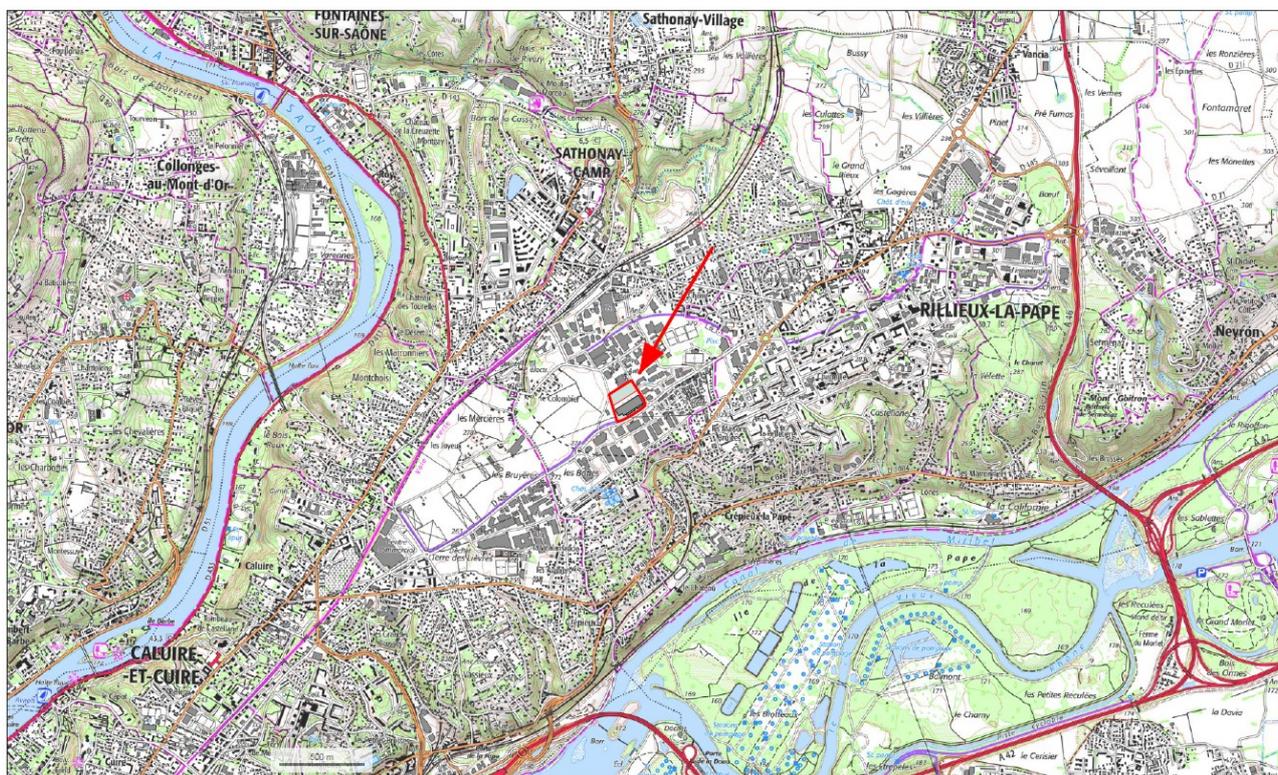


Figure 1 : Localisation du projet (Source : dossier)

Le projet s'insère dans une zone d'activité existante « Mercières Victor Hugo Loup Pendu », sur environ la moitié d'une parcelle anciennement occupée par une activité de stockage de déchets¹. Il consiste à construire et exploiter une plateforme logistique de 13 135 m², sur une parcelle de 2,55 ha.

Plus précisément, l'aménagement comprend la destruction des bâtiments existants (sans précision dans le dossier), la construction des nouveaux bâtiments dont 11 275 m² (trois cellules) réservés au stockage sur palettières de grande hauteur et à la logistique et 1 860 m² de bureaux, la réalisation de parkings (118 places en souterrain pour les véhicules légers et 17 places pour les poids-lourds) et voiries, ainsi que l'aménagement d'espaces verts sur 3 898 m² avec notamment la plantation de 150 arbres. Le dossier évoque également l'installation de panneaux photovoltaïques sur 2 380 m² de toiture (soit environ 19 % de la superficie de la toiture) avec une puissance non préci-

1 Réalisée par la société Onyx

sée. Certains de ces chiffres varient en fonction des endroits du dossier, notamment le nombre de places de stationnement et d'arbres prévus. Ce point mérite d'être précisé.



Figure 2 : Plan masse du projet, avec en rouge les cellules de stockage, en jaune les bureaux et en vert les locaux techniques (Source : dossier)

Le type et la nature de produits approvisionnés, stockés manutentionnés et livrés ne sont pas décrit, ainsi que leurs origines et destinations. Les horaires d'ouverture ne sont pas précisés dans le dossier, ce qui constitue un manque pour la bonne compréhension des impacts par le public.

L'Autorité environnementale recommande pour la bonne information du public :

- de préciser la nature des opérations de destruction des bâtiments existants et les débouchés des matériaux ;
- le type et la nature des produits stockés ainsi que leurs origines et destinations.

1.2. Procédures relatives au projet

Ce projet est soumis à une procédure d'enregistrement au regard de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Cependant, il a fait l'objet de trois demandes d'examen au cas par cas concluant à une soumission à évaluation environnementale en 2021 et 2022². Il fait désormais l'objet d'une procédure d'autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, et l'Autorité environnementale est saisie dans ce cadre. Le projet fait par ailleurs l'objet d'une demande de permis de construire au titre du code de l'urbanisme³, pour une livraison commerciale prévue au deuxième semestre 2025⁴.

L'Autorité environnementale se prononce sur la version du dossier complétée en mai 2024.

² [Décision n°2021-ARA-KKP-3255](#), [décision n°2021-ARA-KKP-3475](#) et [décision n°2022-ARA-KKP-3913](#)

³ Sur lequel l'Autorité environnementale n'a pas été saisie

1.3. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

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

- Le cadre de vie des riverains, en particulier la qualité de l'air, le bruit et le trafic routier ;
- La pollution des sols en lien avec la gestion des eaux pluviales du site ;
- Le changement climatique, les émissions de gaz à effet de serre et le bilan carbone.

2. Analyse de l'étude d'impact

Pour les thématiques⁵ faisant l'objet d'une étude spécifique, jointe en annexe de l'étude d'impact, celle-ci ne reprend pas les données et mesures des études spécifiques mais se limite à reprendre une partie des conclusions, en quelques lignes. À la seule lecture de l'étude d'impact, certaines informations et résultats ne sont ainsi pas présentés, ce qui limite fortement l'appréhension des enjeux et incidences du projet dans sa globalité par le public.

L'Autorité environnementale recommande pour la bonne information du public d'enrichir l'étude d'impact en reprenant les données et mesures des études spécifiques présentées dans les annexes.

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

Chaque partie relative à une thématique environnementale se conclut par le niveau d'enjeu retenu pour cette thématique. Les niveaux d'enjeu ne sont pas regroupés dans une synthèse ou un tableau, ce qui ne permet pas de disposer d'une vision globale nécessaire à la bonne compréhension du projet.

2.1.1. Cadre de vie des riverains

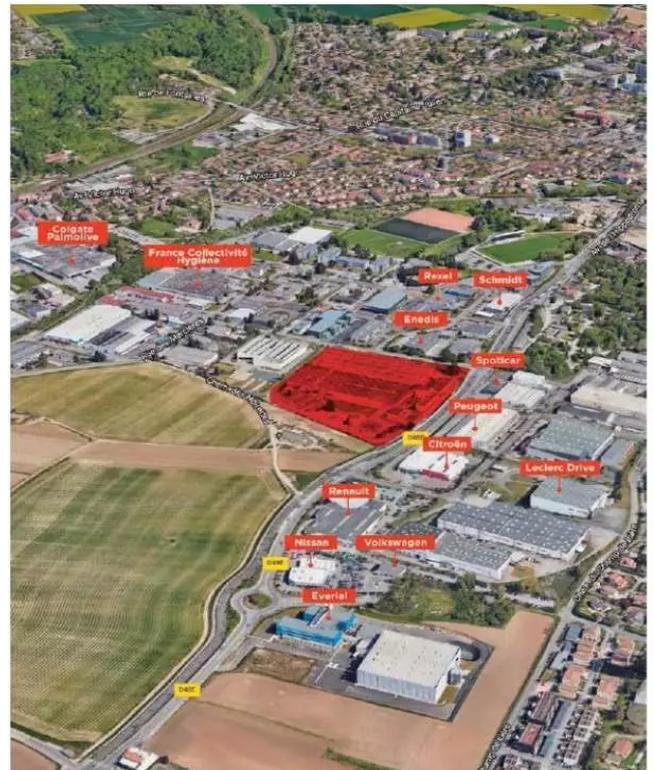
Les riverains les plus proches sont situés à environ 200 m au sud-est et environ 370 m au nord-ouest du site.

4 <https://www.geolocal.com/location/entrepot/rillieux-la-pape-69140/location-entrepot-13160-m2-divisible-561331.html>

5 Le bruit, la qualité de l'air, le trafic, la pollution des sols en particulier
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
construction d'une plateforme logistique, par la SCI Georgette, à Rillieux-la-Pape (69)
Avis délibéré le 1 août 2024



Figure 3 : vue de face - <https://www.geolocaux.com/location/entrepot/rillieux-la-pape-69140/location-entrepot-13160-m2-divisible-561331.html>



Figures 4 et 5 : vues aériennes - https://www.seloger-bureaux-commerces.com/annonces/location/local-d-activites-entrepot/rillieux-la-pape-69140/222304067?m=search_to_detail

Une étude de trafic a été réalisée⁶. Le niveau de trafic relevé sur les grands axes routiers à proximité du site est élevé : le boulevard périphérique nord supporte environ 89 000 véhicules/jour dont 1,3 % de poids-lourds, la RD483 supporte 11 600 véhicules/jour, la RD48 26 800 véhicules/jour et

6 Page 121 et suivantes du document regroupant les annexes de l'étude d'impact
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
construction d'une plateforme logistique, par la SCI Georgette, à Rillieux-la-Pape (69)
Avis délibéré le 1 août 2024

l'avenue de l'hippodrome, voie d'accès au site, environ 10 400 véhicules/jour. Le dossier indique que le niveau d'enjeu relatif au trafic routier est estimé comme modéré malgré une augmentation prévisible des flux des poids-lourds et de véhicules opérant sur la future plateforme logistique.

Le dossier contient des données relatives à la qualité de l'air à l'échelle du département du Rhône et au niveau des stations de mesures d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes⁷, qui sont situées à Lyon, Vaulx-en-Velin et Miribel. Concernant les mesures au niveau du site, une étude air et santé a été réalisée⁸ et a conduit à mesurer les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) en février 2022. Les concentrations mesurées sont inférieures à la valeur limite⁹ fixée par la réglementation, mais néanmoins supérieures au seuil de référence¹⁰ fixés par l'OMS et révisés en 2021. Pour les autres polluants, le dossier s'appuie sur les estimations d'Atmo à partir des données des stations de mesures, et de la même façon, les concentrations estimées sont supérieures aux seuils fixés par l'OMS. Seules les concentrations en particules fines PM10 sont inférieures aux seuils de l'OMS. L'enjeu relatif à la qualité de l'air est estimé comme modéré, ce qui est insuffisamment justifié au regard de l'absence de prise en compte des flux routiers additionnels liés au futur projet et des comparaisons avec les seuils de l'OMS.

L'Autorité environnementale recommande de revoir le niveau d'enjeu relatif à la qualité de l'air et de justifier davantage le niveau retenu au regard d'une approche globale des flux incluant les flux actuels et additionnels générés par la création de la future plateforme logistique.

En ce qui concerne le bruit, le dossier contient en annexe de l'étude d'impact, une étude acoustique¹¹. Celle-ci précise que l'environnement acoustique autour du site est marqué conjointement par le bruit routier et celui de la zone d'activité. Des mesures qui ont été réalisées en trois points dont un au niveau des habitations au nord-ouest du site, montrent que le niveau de bruit résiduel¹² est inférieur aux seuils fixés par la réglementation. Le dossier estime l'enjeu relatif au bruit comme modéré, sans toutefois tenir compte du trafic additionnel induit par le projet..

L'Autorité environnementale recommande de revoir le niveau d'enjeu relatif aux nuisances sonores induites par le projet en tenant compte des prévisions de trafics routiers actuelles et futures.

2.1.2. Pollution des sols

Le projet est situé sur un terrain ayant accueilli des activités industrielles. Le dossier inclut un diagnostic de sols¹³. Celui-ci s'appuie sur des mesures des concentrations en différents polluants¹⁴ dans les sols, dans les gaz du sol, et dans les gaz sous dalle. Les résultats de ces mesures montrent la présence de métaux dans les sols, à des niveaux supérieurs aux valeurs de sols « ordinaires » mais inférieures aux seuils modérés, d'hydrocarbure dans un échantillon de BTEX (benzène-toluène-ethylbenzène-xylène) au niveau d'un piézomètre, et de plusieurs gaz¹⁵ au niveau du bâtiment (mesures sous dalle).

7 Qui mesurent les particules fines (PM 10 et PM2,5 pour certaines), les oxydes d'azote et l'ozone

8 Disponible dans le document regroupant les annexes de l'étude d'impact, page 34 et suivantes

9 Qui est de 40 µm/m³ en moyenne annuelle

10 Qui est de 10 µm/m³ en moyenne annuelle

11 Page 7 et suivantes du document regroupant les annexes de l'étude d'impact

12 Il s'agit du niveau de bruit mesuré en l'absence du projet

13 Page 164 et suivantes du document regroupant les annexes de l'étude d'impact

14 Les métaux, les hydrocarbures totaux et polycycliques (HAP), les composés organiques volatils, les BTEX (benzène-toluène-ethylbenzène-xylène), ainsi que les concentrations en méthane, oxygène, dioxyde de carbone et azote

15 Naphtalène, trichloroéthylène et hydrocarbures aromatiques

Au regard de ces résultats, le dossier contient également une évaluation quantitative des risques sanitaires¹⁶ (EQRS). Celle-ci identifie les personnes susceptibles d'être en contact avec les polluants et le mode de transfert (par inhalation en intérieur). Elle conclut à des risques sanitaires acceptables pour les substances à effet à seuil et à effet sans seuil.

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

Le dossier justifie le choix de localisation de ce projet avec des critères non-environnementaux, et par le fait que le projet s'insère sur une parcelle déjà anthropisée et qu'il n'est donc pas à l'origine d'une consommation d'espace naturel ou agricole.

En ce qui concerne les alternatives, le dossier se limite à citer une version précédente du projet, qui consistait à construire une plateforme plus grande sur l'intégralité de la parcelle (soit environ 4,06 ha), alors que l'Autorité chargée de l'examen au cas par cas a été saisie sur trois versions différentes de ce même projet. Par ailleurs, le dossier ne justifie pas les évolutions apportées par la maîtrise d'ouvrage entre chaque version.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par la présentation des différentes alternatives étudiées, et des critères environnementaux qui ont amené le pétitionnaire à faire ces choix d'emplacement et d'aménagement.

Le dossier ne présente pas de solution de substitution au transport routier des produits stockés, alors qu'une gare est située à environ 800 m du site du projet. Il en est de même concernant le recours aux modes actifs pouvant être utilisés par les employés et pour lesquels rien n'est précisé dans le dossier qui puisse justifier de la prise en compte des objectifs de décarbonation à horizon 2030 et 2050.

L'Autorité environnementale recommande de justifier l'absence d'étude de solution de substitution au transport des marchandises par la route, de proposer et d'étudier l'option de transport ferroviaire, ainsi que d'améliorer la desserte du site pour ses employés par les modes actifs.

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

Chaque partie thématique se conclut par un tableau synthétisant les impacts attendus du projet sur la thématique étudiée, le type d'impact et la temporalité de l'impact.

L'étude tient compte des incidences en phase travaux et en phase exploitation.

2.3.1. Cadre de vie des riverains

Le projet sera source de trafic routier, d'environ 410 véhicules/jour/sens et 120 poids-lourds/jour. L'étude de trafic s'est attachée à étudier les incidences de cette augmentation de trafic sur les voies à proximité immédiate et en particulier sur le carrefour entre l'avenue de l'hippodrome et l'avenue du 8 mai 1945. Elle indique que le projet est source d'une augmentation de trafic routier environ 4,8 %, et qu'il n'est pas à l'origine d'une dégradation supplémentaire des réserves de capacité de ce carrefour. Elle conclut à un impact limité du projet sur la circulation. Néanmoins, cette étude ne prend en compte que le carrefour et les deux avenues qui longent le site.

¹⁶ Page 227 et suivantes du document regroupant les annexes de l'étude d'impact

Le dossier n'indique pas quelles sont les voies empruntées par les poids-lourds qui arrivent et repartent du site, entre les grands axes (autoroute, rocade nord) et le site, alors que ces voies longent pour certaines des zones d'habitations. Les incidences éventuelles de cette circulation sur les riverains ne sont pas étudiées, ce qui constitue un manque au dossier et ne permet d'en évaluer les impacts réels sur les populations concernées.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de préciser quels sont les axes empruntés par les poids-lourds entre les grands axes de circulation et le site ;**
- **d'étudier les incidences éventuelles de la circulation cumulée poids-lourds et véhicules légers sur les riverains, notamment en matière de nuisances, de bruit et d'émissions atmosphériques ;**
- **de proposer des mesures d'évitement et de réduction de ces incidences le cas échéant.**

En ce qui concerne la qualité de l'air, le projet sera source de rejets atmosphériques en grande majorité liés au trafic routier. L'étude air et santé contient une modélisation des émissions et concentrations supplémentaires liées au trafic routier du projet, en plusieurs points à proximité du site dont un point au niveau de l'habitation la plus proche. Cette modélisation compare la situation actuelle (en 2022), la situation dite « fil de l'eau » (en 2024) qui correspond à une situation future en l'absence du projet, et la situation future du site en exploitation à compter de 2025. Parmi les hypothèses prises pour la situation « fil de l'eau », l'étude indique que les évolutions du parc automobile¹⁷ induisent une baisse des émissions atmosphériques. La modélisation de la situation fil de l'eau conduit ainsi à une émission de polluants atmosphériques légèrement inférieure à la situation actuelle. Au regard du faible décalage temporel (2 ans) entre la situation actuelle et la situation « fil de l'eau », ces hypothèses ne sont pas suffisamment justifiées et interrogent sur la pertinence des données collectées au regard d'un trafic routier prévisionnel et additionnel de plus de 500 véhicules et poids-lourds par jour.

L'étude indique ensuite que les émissions atmosphériques avec le projet seront faiblement (de l'ordre de 1 %) supérieures aux émissions « fil de l'eau », et inférieures aux émissions actuelles, et elle conclut ainsi à un impact négligeable du projet sur la qualité de l'air. Le dossier ne propose pas de mesures d'évitement et de réduction des émissions atmosphériques, ce qui interroge également au vu de la fréquence et de la nature du trafic routier prévisionnel et additionnel.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de revoir les hypothèses prises pour la modélisation des émissions atmosphériques, en particulier pour la situation « fil de l'eau », et de les justifier davantage ;**
- **au regard des enjeux relevés dans l'état initial relatifs à la qualité de l'air, de les justifier et prévoir des mesures d'évitement et de réduction des émissions atmosphériques.**

En matière de bruit, le projet sera source de bruit lié au trafic et au fonctionnement interne du site¹⁸. L'étude acoustique a modélisé, d'une part, le niveau de bruit lié au trafic en le comparant au niveau de bruit du trafic actuel, et conclut que l'augmentation n'excède pas 1 dB(A). D'autre part, l'étude a modélisé les bruits liés au fonctionnement du site et conclut que l'émergence¹⁹ est infé-

17 L'étude cite comme évolution la mise en circulation de véhicules moins polluants et l'augmentation de la part de véhicules électriques (page 83 du document regroupant les annexes de l'étude d'impact)

18 Notamment le chargement-déchargement et la circulation des poids-lourds et véhicules légers au sein du site

19 C'est la différence entre le bruit résiduel (en l'absence de projet) et le bruit ambiant (avec la mise en œuvre du projet)

rieure aux seuils fixés par la réglementation. L'étude conclut ainsi que l'activité du site aura une faible incidence sur les niveaux de bruit en journée comme de nuit. Aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est prévue. Néanmoins, les modélisations ont été faites séparément et les niveaux de bruit n'ont pas été calculés en tenant compte de l'augmentation du trafic et des bruits liés au fonctionnement du site.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de compléter l'étude des incidences du projet en matière de bruit par une modélisation incluant les deux sources de bruit identifiées (le trafic et les bruits liés au fonctionnement interne du site) ;**
- **en cas d'incidences significatives du projet sur les niveaux de bruit à proximité et au niveau des habitations les plus proches relevées lors de la modélisation, de prévoir des mesures d'évitement et de réduction des nuisances sonores.**

2.3.2. Pollution des sols et rejets aqueux

Le projet sera source de rejets aqueux principalement liés aux eaux pluviales. Il n'utilise pas et ne rejette pas d'eaux industrielles.

Pour les eaux pluviales, une notice hydraulique est jointe au dossier²⁰. La pluie prise en compte est un évènement de période de retour de 30 ans. Le projet prévoit de récolter l'ensemble des eaux pluviales dans un ouvrage enterré, d'où elles sont renvoyées vers une noue d'infiltration après passage par un séparateur d'hydrocarbures. Ainsi, pour une pluie trentennale ou de moindre importance, le projet ne prévoit pas de rejeter des eaux pluviales en dehors de la parcelle.

Les eaux d'extinction d'incendie, le cas échéant, seront stockées dans l'ouvrage enterré.

Le dossier indique que les incidences résiduelles du projet sur les écoulements des eaux superficielles et la qualité des eaux superficielles et souterraines sont faibles.

2.3.3. Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre

Le dossier ne contient pas de bilan carbone ou d'estimation de la quantité de gaz à effet de serre rejetée dans la mise en œuvre du projet et durant son exploitation.

L'autorité environnementale rappelle que la réalisation d'un bilan carbone complet, reposant sur des hypothèses claires et des méthodes éprouvées, permet au maître d'ouvrage d'identifier les leviers sur lesquels il est en mesure d'agir et prévoit de le faire pour optimiser ce bilan et ainsi concourir à l'atteinte des objectifs nationaux de décarbonation.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par l'ajout d'un bilan carbone comprenant l'ensemble des émissions du projet, en intégrant la phase de démolition des bâtiments préexistants et l'évacuation des déchets, la phase chantier et réalisation des travaux incluant le bilan carbone des matériaux utilisés (fabrication et transport), y compris celui des panneaux photovoltaïques ainsi que les émissions liées en phase exploitation du site, au transport et au stockage des marchandises, sur l'ensemble du périmètre projet.

20 Page 293 et suivantes du document regroupant les annexes de l'étude d'impact

2.4. Dispositif de suivi proposé

Le dossier ne contient pas de mesures de suivi, mais évoque rapidement un suivi lors de la phase chantier par le coordonnateur. Il évoque également un suivi du chantier par un expert écologue sans que ce dernier fasse l'objet d'un engagement ferme du pétitionnaire à le mettre en œuvre²¹.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de prévoir un suivi de la mise en œuvre du projet et de l'efficacité de l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction présentées dans le dossier, y compris lors de la phase d'exploitation ;**
- **de préciser quelles mesures supplémentaires pourraient être mises en œuvre en cas d'incidences significatives sur l'environnement détectées lors de ce suivi.**

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

Le résumé non technique est présenté au début de l'étude d'impact. Il présente les mêmes manques que cette dernière.

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

3. Étude de dangers

L'étude de danger identifie et décrit les différents potentiels de danger d'origine externe (les conditions climatiques comme le vent ou la canicule, les risques de catastrophe naturelle, et les risques industriels liés aux industries voisines) et interne (incendie des produits stockés, incendie ou explosion des batteries). Elle précise quels sont les scénarios d'accidents possibles et détaille les scénarios les plus probables, en particulier l'incendie dans une cellule de stockage et la dispersion de fumées toxiques. Après application des mesures de maîtrise des risques, l'étude conclut que ce phénomène dangereux (incendie dans une cellule de stockage) n'engendre pas d'effets à l'extérieur du site.

Ces éléments n'amènent pas de remarques de la part de l'Autorité environnementale.

²¹ Le dossier indique que « un suivi du chantier d'aménagement du site pourra également être réalisé par un expert écologue [...] En cas de besoin, l'expert écologue pourra proposer des actions d'amélioration réalisables et compatibles avec le chantier en cours. »