



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale  
sur le projet Moblhylys comprenant le démantèlement d'un  
aéronef, la création, le stockage, la distribution d'hydrogène et  
l'implantation d'un parc photovoltaïque, porté par aéroports de  
Lyon, sur la commune de Colombier-Saugnieu (69)**

**Avis n° 2024-ARA-AP-1787**

**2024-ARA-AP-1788**

**2025-ARA-AP-1841**

**Avis délibéré le 7 mars 2025**

## 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 décidé dans sa réunion collégiale du 4 mars 2025 que l'avis sur projet Moblhylys comprenant le démantèlement d'un aéronef, la création, le stockage, la distribution d'hydrogène et l'implantation d'un parc photovoltaïque serait délibéré collégalement par voie électronique entre le 28 février et le 7 mars 2025.

Ont délibéré : Pierre Baena, Jeanne Garric, Yves Majchrzak, François Munoz, Emilie Rasooly, Benoît Thomé, Jean-François Vernoux 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.

Etaient absentes en application des dispositions relatives à la prévention des conflits d'intérêt du même règlement : Muriel Preux, Catherine Rivoallon-Pustoc'h.

\*\*\*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie les 12, 17 et 20 février 2025, par les autorités compétentes pour délivrer les autorisations 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 consultées, par le service instructeur, et ont transmis leurs contributions en date du 17 octobre 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

Le projet, dénommé Mobhlyls, porté par « aéroports de Lyon » se situe dans le périmètre de l'aéroport – Saint-Exupéry, sur le territoire de la commune de Colombier-Saugnieu, dans le département du Rhône (69). Il consiste en la création d'infrastructures de production, de stockage et de distribution d'hydrogène gazeux pour les besoins de la mobilité terrestre. La production d'hydrogène sera réalisée par électrolyse de l'eau. Les électrolyseurs seront alimentés en électricité via des panneaux photovoltaïques qui assureront une partie de l'approvisionnement en énergie électrique en journée. Le reste du temps, ils seront alimentés via le réseau électrique. Les panneaux photovoltaïques seront installés à proximité, sur deux zones distinctes, et couvriront une surface d'environ 12 000 m<sup>2</sup>. Un aéronef hors d'usage est actuellement présent sur une partie de l'emplacement du projet. Il nécessite d'être démantelé en amont de la réalisation des travaux de la station d'hydrogène.

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

- la biodiversité ;
- l'eau et les sols, le projet étant consommateur d'eau et une partie de l'emprise du projet présentant des pollutions liées aux anciennes activités pratiquées sur le site ;
- la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et le bilan carbone ;
- les déchets générés par le démantèlement de l'aéronef.

Concernant la centrale photovoltaïque, certains éléments doivent être précisés notamment, la production annuelle estimée, la consommation énergétique et la durée d'exploitation envisagée.

En matière de biodiversité, les impacts du projet sur les habitats et les espèces inféodées à ceux-ci doivent être évalués avant la détermination des mesures d'évitement et de réduction.

Concernant l'eau nécessaire au procédé d'électrolyse, elle proviendra du réseau d'eau potable de l'aéroport. Le dossier indique que ce dernier ne consomme pas la totalité de l'eau qu'il est autorisé à pomper dans la nappe et conclut que le projet n'engendrera pas d'impact supplémentaire sur la ressource. Toutefois, les consommations d'eau liées aux activités de l'aéroport, au cours des dernières années, doivent être présentées pour étayer ces affirmations. Les impacts sur la ressource en eau, générés par l'aéroport, et l'évaluation des impacts supplémentaires liés au projet, doivent être quantifiés et des éventuelles mesures de réduction, voire de compensation mises en œuvre.

La gestion du risque de pollution au droit des installations doit également être précisé.

Le dossier indique que le projet est vertueux, ce dernier ne rejetant que de l'eau et de l'oxygène, tout en étant alimenté, en partie, par une production électrique « verte ». Toutefois, un bilan carbone de l'opération projetée, prenant en compte l'ensemble des émissions des installations, sur la totalité de leurs durées de vie, et l'électricité nécessaire à leurs fonctionnements doit être présenté.

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

# Table des matières

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte du projet et présentation du territoire.....	5
1.2. Présentation du projet.....	5
1.3. Procédures relatives au projet.....	8
1.4. Principaux enjeux environnementaux.....	8
<b>2. Analyse de l'étude d'impact.....</b>	<b>9</b>
2.1. Observations générales.....	9
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	9
2.3. État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC.....	10
2.3.1. Biodiversité.....	10
2.3.2. Les sols et eaux.....	13
2.3.3. Émissions de gaz à effet de serre et qualité de l'air.....	15
2.3.4. Déchets.....	16
2.4. Effets cumulés.....	16
2.5. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité.....	18
<b>3. Étude de dangers.....</b>	<b>18</b>

# Avis

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1. Contexte du projet et présentation du territoire

Le projet, porté par Aéroports de Lyon se situe dans le périmètre de l'aéroport – Saint-Exupéry, sur le territoire de la commune de Colombier-Saugnieu, qui compte 2 757 habitants<sup>1</sup>, dans le département du Rhône (69).

La zone d'étude est relativement plane, l'altitude est comprise entre 243 m et 247 m NGF, et la surface de la zone d'implantation s'étend sur environ 4,99 ha. Aucune habitation ou installation sensible ne se situe à proximité directe du projet, du fait de son implantation dans le périmètre de l'aéroport. Le projet se situe au cœur d'une zone d'activité dont certaines sont soumises à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Le projet est localisé en zone Uz du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Colombier-Saugnieu<sup>2</sup>. Elle correspond à une zone aéroportuaire.

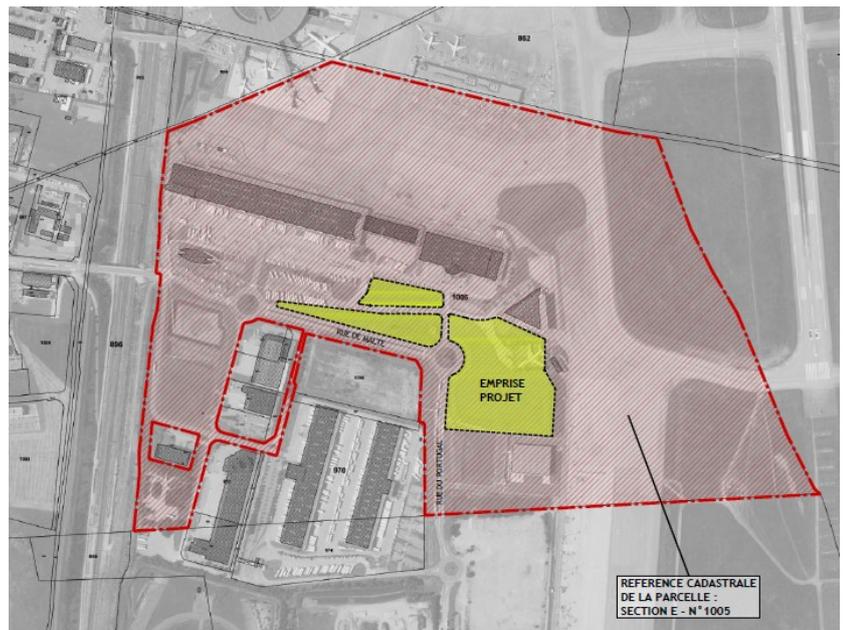
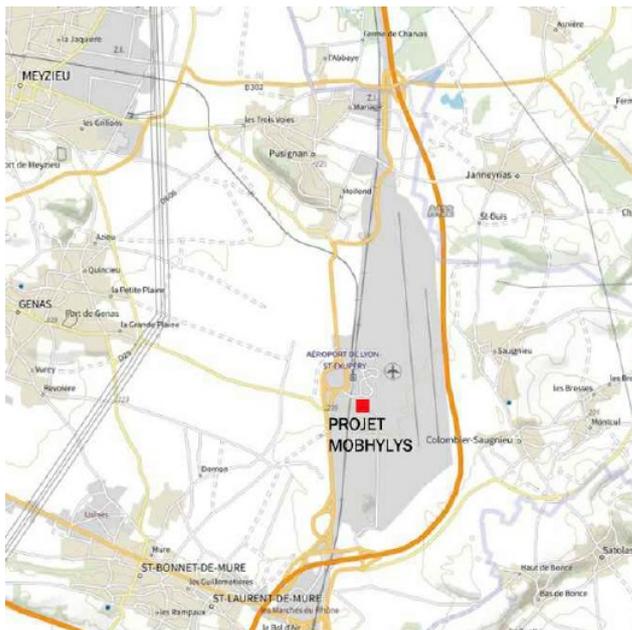


Figure 1 : localisation du projet à proximité du rond-point des États-Unis (source : dossier de permis de construire)

### 1.2. Présentation du projet

Le projet, dénommé Mobhylys, consiste en la création d'infrastructures de production, de stockage et de distribution d'hydrogène gazeux pour les besoins de la mobilité terrestre. Les usagers pourront remplir leur véhicule grâce à des flexibles, sur le même principe qu'une station-service classique. Les infrastructures disposeront d'une capacité de production et de distribution de deux tonnes par jour et de 3,8 tonnes de capacité de stockage, correspondant à environ deux jours

<sup>1</sup> INSEE 2021

<sup>2</sup> Dernière modification (n°2) en date du 12 octobre 2022

d'autonomie. La production d'hydrogène sera réalisée par électrolyse de l'eau. L'énergie électrique sera utilisée pour la décomposition de l'eau en hydrogène et oxygène.

Pour mettre en œuvre le projet de création de la station d'hydrogène, le démantèlement préalable d'un aéronef déclassé, présent sur le site d'implantation, est nécessaire. Il s'agit d'un avion ayant subi des dégâts importants dus à des impacts de grêlons, dix minutes après son décollage, en 2001, et qui a été contraint de rebrousser chemin. L'aéronef n'est pas déplaçable sans moyens particulièrement lourds, le démantèlement sera réalisé sur le site. La durée des travaux est limitée dans le temps, elle s'étend sur 40 jours, comprenant 20 jours de travaux préparatoire et 20 jours de travaux de démantèlement. Cet aéronef était classé, après la réalisation de travaux dans la deuxième moitié des années 2000, comme établissement recevant du public (ERP) susceptible d'accueillir un effectif maximum de 100 personnes : travaux de suppression de lestages d'uranium dans les ailes, de dégazage et d'inertage à l'eau des réservoirs de carburant. Il a également servi de site d'entraînement aux équipes d'urgence de l'aéroport pendant plusieurs années et n'est plus utilisé depuis environ cinq années.

Les installations prévues, de la station d'hydrogène, seront composées des équipements suivants :

- d'un système d'électrolyseur d'une puissance de  $2 \times 2,5$  MW ;
- d'une zone de compression, à 450 ou 950 bars, selon l'utilisation de l'hydrogène ;
- d'une zone de stockage en bouteilles, divisée en deux secteurs, comprenant 148 cadres de bouteilles ;
- d'une zone de chargement de « tube trailer<sup>3</sup> » pour un usage industriel ;
- d'une zone de chargement pour les véhicules légers et les poids-lourds.



Figure 2 : zone de production, stockage et distribution d'hydrogène (source : étude d'impact)

L'alimentation en eau de l'installation se fera via le réseau d'eau potable de l'aéroport. Les électrolyseurs seront alimentés en électricité via des panneaux photovoltaïques qui assureront une partie de l'approvisionnement en énergie électrique en journée. Le reste du temps, ils seront alimentés via le réseau électrique.

Le projet de centrale photovoltaïque s'étend sur deux zones distinctes. La première, à l'ouest de l'installation d'hydrogène, sur un terrain de 2 066 m<sup>2</sup> pour une surface de panneaux de 1 337 m<sup>2</sup> et la seconde au sud, sur un terrain de 15 639 m<sup>2</sup> pour une surface de panneaux de 10 718 m<sup>2</sup>.

<sup>3</sup> Semi-remorque composée de 4 à 36 réservoirs d'hydrogène sous haute pression en grappe dont la longueur varie de 6,1 mètres pour les petits tubes jusqu'à 16,15 mètres.



Figure 3 : zones d'implantation du projet (source : étude d'impact)

La centrale délivrera une puissance totale de 2 499 kWc. La production annuelle n'est pas estimée par le dossier. L'installation comporte 5 681 panneaux inclinés à 15°, positionnés entre 0,85 m et 3,23 m de hauteur du sol. La distance libre entre les panneaux sera de trois mètres. Les structures autoportantes en acier galvanisé sont fixes, reposant sur des micro-pieux métalliques ancrés dans le sol. Un cheminement périphérique en mélange terre/pierre sera créé au niveau de chaque zone de panneaux photovoltaïques. Deux postes de transformation, en béton préfabriqué, sont prévus, un pour la zone de panneaux située au sud de la station de distribution et un pour la surface située à l'ouest. Ils permettront la distribution jusqu'au poste électrique de la station d'hydrogène. Leurs dimensions ne sont pas précisées. La zone de production d'hydrogène et les parcs (ou « fermes ») photovoltaïques seront clôturées avec l'installation de grillage et de portails d'une hauteur de 2,50 m. La clôture frontière qui limite la zone aéroportuaire, sera couronnée d'un bavolet.

La réalisation des aménagements nécessitera la suppression de réseaux qui ne sont plus utilisés ou le dévoiement de ceux qui ont encore une fonction. La zone ouest et la zone d'implantation de la station d'hydrogène seront décapées avant réalisation des aménagements, ce qui ne sera pas le cas pour la zone photovoltaïque au sud. La terre végétale sera ensuite réutilisée pour les aménagements du site. La raison pour laquelle un décapage est nécessaire sur la zone ouest destinée à recevoir des panneaux photovoltaïques n'est pas précisée par le dossier.

La ferme de panneaux photovoltaïques devrait couvrir 35% des besoins en électricité de la station hydrogène (2,753 GWh), le réseau d'électricité de l'aéroport de Lyon couvrant les 65% restants des besoins en électricité. Un réseau HTA Enedis (La haute tension A ou HTA peut être comprise entre 1 000 volts 1 kV et 50 000 volts 50 kV) traverse la zone de projet de la rue de Pologne (située au nord du projet) à la rue du Portugal (située au sud-ouest du projet). Ce réseau sera « dévoyé » et un poste de livraison relié à ce réseau sera créé.

Les aménagements comprendront, en outre, la création d'un bassin de rétention d'un volume de 470 m<sup>3</sup> et d'un bassin d'infiltration des eaux pluviales, d'une plateforme en enrobé, la réalisation d'espaces verts et de voiries, la mise en place de mâts de vidéosurveillance et d'éclairage, et la création de 18 places de stationnement. Les surfaces de ces aménagements ne sont pas précisées par le dossier.

La durée d'exploitation des installations n'est pas indiquée par le dossier.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier, notamment concernant les caractéristiques des aménagements liés à la centrale photovoltaïque : production an-**

**nuelle estimée, consommation énergétique et de préciser la durée d'exploitation envisagée pour l'ensemble du projet et le devenir de celui-ci en fin de vie.**

Aucun personnel ne sera présent en permanence sur le site. Le suivi du fonctionnement des installations sera réalisé à distance. La station de distribution d'hydrogène sera accessible en libre-service.

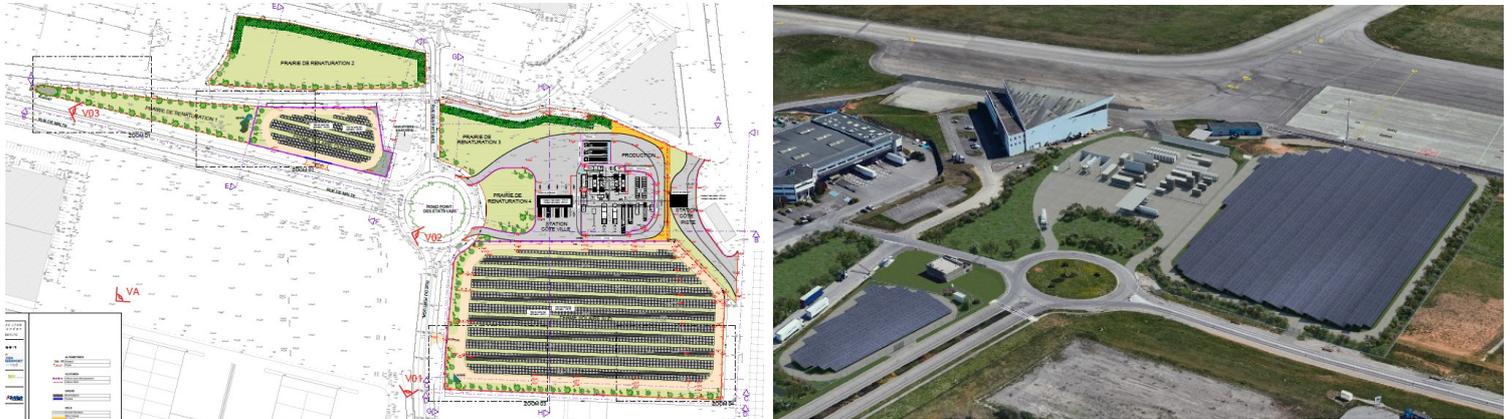


Figure 4 : Aménagements prévus (source : étude d'impact et permis de construire)

### **1.3. Procédures relatives au projet**

L'Autorité environnementale a été saisie sur la base de trois dossiers distincts :

- dans le cadre d'une demande de permis de construire ;
- pour l'autorisation environnementale concernant les travaux de démantèlement de l'aéronef présent actuellement sur le site d'implantation ;
- pour l'autorisation environnementale concernant les installations de production, stockage et distribution d'hydrogène ;

Ces saisines concernent un seul et même projet au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement qui dispose que « 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'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. ». L'Autorité environnementale aurait dû être saisie sur la base d'une seule étude d'impact intégrant la totalité des travaux et aménagements constituant le projet. Aussi, le présent avis répond à ces trois saisines. Les trois demandes d'autorisation sont portées par le même porteur de projet, à savoir « Aéroport de Lyon ». Le projet fera l'objet d'enquêtes publiques qui pourront être communes aux trois demandes.

### **1.4. Principaux enjeux environnementaux**

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

- la biodiversité ;
- l'eau et les sols, le projet étant consommateur d'eau et une partie de l'emprise du projet présentant des pollutions liées aux anciennes activités pratiquées sur le site ;
- la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et le bilan carbone ;
- les déchets et nuisances générés par le démantèlement de l'aéronef ;

- les risques dus à la présence d'hydrogène.

## 2. Analyse de l'étude d'impact

### 2.1. Observations générales

Les dossiers fournis traitent des diverses thématiques environnementales attendues, avec toutefois des approximations ou manques qu'il convient de corriger avant mise à disposition du public. En outre, la saisine relative au permis de construire ne comporte pas de résumé non technique de l'étude d'impact alors qu'il s'agit d'un élément obligatoire. L'étude d'impact de cette demande est identique à celle relative au projet de création d'installations de production, stockage et distribution d'hydrogène, avec toutefois une version qui ne comprend pas la dernière mise à jour<sup>4</sup>. Bien qu'il ne s'agisse pas de l'enjeu principal du projet, un seul photomontage est présenté dans la demande de permis de construire, l'étude d'impact n'illustre pas l'insertion des aménagements dans l'environnement, ce point doit être complété.

**L'Autorité environnementale recommande de joindre un résumé non technique de l'étude d'impact au dossier de demande de permis de construire et de mettre à disposition du public la dernière version de cette étude.**

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

La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et l'amélioration de la performance énergétique des infrastructures de l'aéroport sont des arguments avancés par le dossier pour justifier la réalisation du projet. La faible imperméabilisation des sols, le fait que l'hydrogène produit permettra de décarboner le transport et les industries locales, et le recours, en partie, à de l'électricité issue d'un parc photovoltaïque sont des arguments également mis en avant par le dossier.

Le projet est dimensionné pour répondre aux besoins des transporteurs routiers présents dans le périmètre de l'aéroport et estime la fréquentation à 30 poids-lourds par jour. Côté aéroport, l'hydrogène servira pour alimenter les véhicules de piste, estimés à 69 par jour. À cette fréquentation s'ajoute cinq véhicules de type tubes trailers destinés aux besoins en hydrogène de deux industriels.

En outre, le dossier précise que le projet répond aux objectifs fixés par le Sraddet<sup>5</sup> et le PPA<sup>6</sup> de l'agglomération lyonnaise en permettant notamment de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'augmenter la part de production d'énergies renouvelables et de diminuer les émissions de polluants.

Concernant la centrale photovoltaïque, une solution consistant en une mise en place des structures sur plots béton, avec des panneaux installés à une hauteur très faible, a été étudiée. Elle permettait l'installation d'une superficie de panneaux plus grande mais a toutefois été écartée car

---

4 Version du 29/07/2024 pour l'étude d'impact relative au permis de construire et version du 10/01/2025 pour l'autorisation environnementale relative aux installations de production, stockage et distribution d'hydrogène (projet « Mobhyls »)

5 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la région Auvergne-Rhône-Alpes approuvé en avril 2020

6 Troisième Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA3) de l'agglomération lyonnaise, pour la période 2022-2027, a approuvé le 24 novembre 2022

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
projet Mobhyls comprenant le démantèlement d'un aéronef, la création, le stockage, la distribution d'hydrogène et l'implantation d'un parc photovoltaïque sur la commune de Colombier-Saugnieu (69)

présentant des impacts trop importants sur la biodiversité et des inconvénients en matière de sécurité aéronautique, liée aux risques d'éblouissement.

Concernant l'aéronef, une solution de substitution consistant en une évacuation pour effectuer un démantèlement au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement dont l'activité porte spécifiquement sur ce type d'opération a été étudiée. Toutefois, les moyens à mettre en œuvre étaient trop importants et un démantèlement sur place a été privilégié.

Différentes alternatives de réutilisation des eaux issues du processus d'électrolyse ont également été étudiées, notamment pour alimenter des mares, pour arroser des plantes, pour le nettoyage d'engins, pour une réutilisation pour le processus de production d'hydrogène ou pour l'alimentation de sanitaires. Le dossier indique que ces solutions n'apparaissent pas suffisamment viables économiquement et techniquement pour être retenues. Toutefois, aucune analyse comparative de ces solutions en matière d'impact pour l'environnement n'est présentée.

Selon le dossier, aucune alternative en matière d'implantation n'a été étudiée, du fait notamment, des faibles enjeux en matière de biodiversité du site et de la proximité des logisticiens ainsi que des véhicules de piste de l'aéroport qui utiliseront l'hydrogène produit. La justification du dimensionnement du projet par rapport aux besoins n'est pas présenté par le dossier. Le dossier n'indique pas si des véhicules fonctionnant à l'hydrogène sont déjà en circulation ni à quelles échéances les différents utilisateurs prévoient de se doter de tels véhicules.

**L'Autorité environnementale recommande de justifier le dimensionnement des installations en fonction des besoins envisagés.**

### **2.3. État initial de l'environnement, incidences du projet sur l'environnement et mesures ERC**

#### **2.3.1. Biodiversité**

L'étude s'appuie sur une recherche bibliographique et des prospections qui suivent une méthodologie clairement décrite et paraissent proportionnées au projet. De nombreuses données « faune-flore » existent déjà sur le secteur de l'aéroport et ont été acquises dans le cadre :

- de la réalisation de l'état initial relatif aux différents projets ;
- de prescriptions de suivis formulées lors de l'instruction d'autorisations antérieures sollicitées par le porteur de projet ;
- de prospections périodiques menées afin de renseigner l'observatoire de la biodiversité de l'aéroport.

Ces données pré-existantes ont été complétées par des inventaires sur le terrain, portant sur les habitats, la flore et la faune, réalisés entre octobre 2022 et octobre 2023, sur plusieurs jours.

Le site d'implantation du projet est situé en Znieff de type I « prairies de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry ». Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 7,5 km de la zone d'étude.

La zone d'implantation se positionne en milieu ouvert, avec un réseau diffus d'arbres isolés. La fonctionnalité de l'aire d'étude rapprochée est très limitée car enclavée dans une matrice très anthropisée identifiée comme telle au sein du schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SradDET).

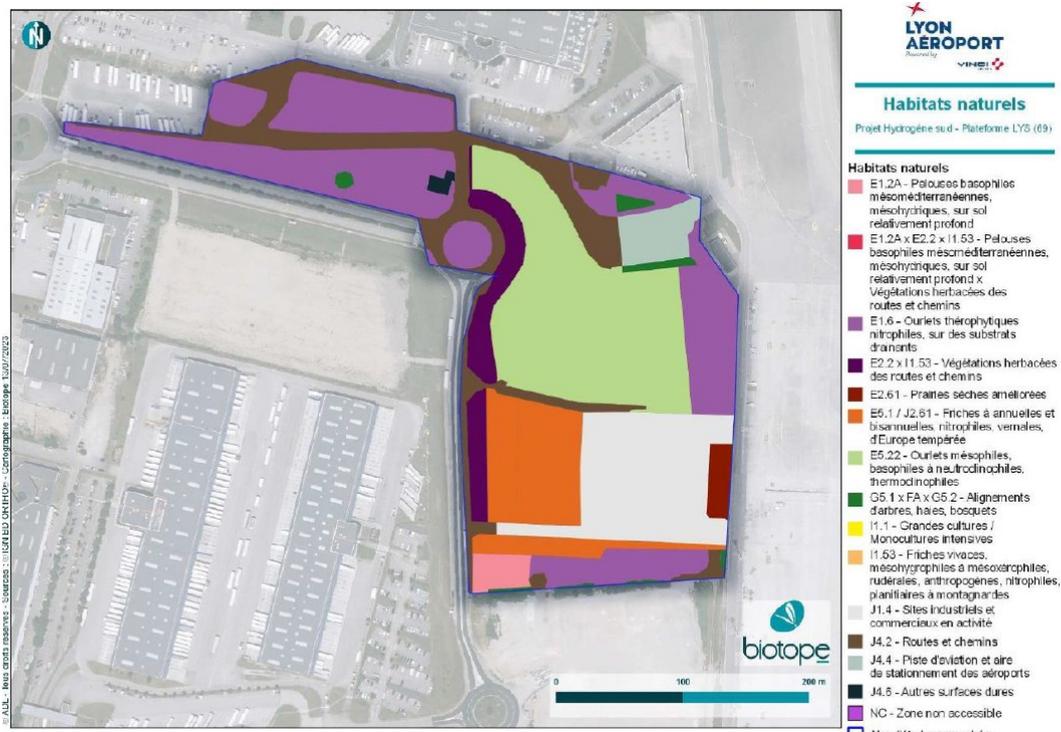


Figure 5 : carte des habitats sur le site d'implantation du projet (source : étude d'impact)

En matière d'enjeu, pour ce qui est des habitats, les milieux les plus naturels correspondent à des délaissés en friches, des talus colonisés par une flore spontanée, ou à des pelouses rases régulièrement entretenues. Les haies ou alignements d'arbres sont quasiment absents de cette aire d'étude et les milieux herbacés dominent. Le reste de l'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans un environnement anthropique aménagé. Les enjeux de conservation des habitats sont jugés nuls à faibles par le dossier.

Concernant les zones humides, l'éventualité d'une présence de ces dernières dans l'aire d'étude rapprochée a été écartée par le dossier en se référant aux données bibliographiques, les sondages réalisés dans le cadre de l'étude géotechnique ont également permis de confirmer l'absence de zone humide, tout comme les relevés floristiques.

Concernant la flore, 345 espèces végétales ont été recensées au sein de l'aire d'étude rapprochée. Toutefois cette flore reste banale, aucune espèce protégée ou menacée n'a été contactée. Quatorze espèces exotiques envahissantes sont présentes sur le site d'étude. Les enjeux relatifs à la flore sont jugés faibles par le dossier. Toutefois, s'agissant des espèces exotiques envahissantes, l'enjeu devrait être plus élevé, notamment en matière de risque de dissémination en phase travaux, avec de possibles incidences sanitaires pour les espèces provoquant de fortes allergies.

Concernant la faune, 22 espèces d'oiseaux ont été contactées. L'aire d'étude rapprochée constitue un enjeu globalement très faible et localement moyen à fort pour les oiseaux. Les principaux secteurs à enjeux concernent les haies et les bâtiments favorables à la reproduction. Le dossier re-

tient une espèce à enjeu fort (Tourterelle des bois) et six à enjeu moyen<sup>7</sup>. Treize espèces et un groupe d'espèces de chiroptères sont considérées comme présents sur l'aire d'étude rapprochée, toutes protégées. Aucun gîte n'a été identifié, le site est utilisé uniquement pour l'alimentation au niveau des prairies. L'enjeu est qualifié de faible pour la majorité des espèces et moyen pour une espèce (Minoptères Schreibers). Trois espèces de reptiles (couleuvre et lézards) et une espèce d'amphibien protégée (Crapaud calamite), dont les enjeux locaux sont qualifiés de faibles ont été observées. Une espèce de mammifère terrestre, le Lapin de Garenne, a été contactée sur le site, l'enjeu est considéré localement fort aux abords des haies et buissons jouxtant les milieux ouverts herbacés.

S'agissant des incidences, le dossier les présente uniquement sous forme de tableau<sup>8</sup>, sans les qualifier. De plus, elles ne semblent pas se rapporter précisément à ce projet comme le précise le dossier : « effets possibles pour ce type de projet »<sup>9</sup>. Le dossier distingue les effets en phase travaux des effets en phase exploitation. En phase travaux, des destructions ou dégradations des habitats ou des habitats d'espèces, des destructions d'individus de flore et d'espèces de faune peu mobiles, une altération biochimique des milieux et une perturbation des espèces de faune, particulièrement pour les mammifères et les oiseaux, nicheurs et hivernants, sont attendus. En phase exploitation, les mêmes effets qu'en phase chantier sont attendus avec toutefois un effet supplémentaire en matière de dégradation des fonctionnalités écologiques du fait notamment une fragmentation des habitats pour l'ensemble des espèces de faune.

Le dossier ne permet pas d'appréhender correctement l'impact du projet sur l'ensemble des habitats qui seront affectés et des fonctionnalités liées ; par exemple ni les mouvements de matériaux qui risquent de détruire la zone, ni les circulations d'engins, fossés, tranchées et passage de câbles, et les incidences potentielles de la réalisation des pistes et des ancrages des tables sur le fonctionnement des sols ne sont analysés et caractérisés.

### **L'Autorité environnementale recommande de mieux qualifier les impacts du projet sur les habitats et les espèces inféodées à ceux-ci.**

Dans le dossier, figurent des mesures d'évitement, de réduction, et de compensation prévues pour réduire les impacts sur la faune dont les plus importantes sont :

- pour la conception du parc photovoltaïque, le recours à des micro-pieux plutôt qu'une pose sur plots béton permettant de limiter l'emprise et les impacts sur les habitats naturels ;
- le suivi du chantier par un écologue pour veiller à la mise en place des mesures environnementales et une mise en défens des secteurs sensibles préalablement au démarrage des travaux ;
- la mise en place d'un dispositif anti-intrusion sur le pourtour de l'emprise des travaux pour éviter la venue de reptiles ou mammifères pendant le chantier ;
- l'adaptation d'un calendrier de travaux selon le cycle biologique des espèces. Les interventions débuteront au 1<sup>er</sup> septembre, avec toutefois des opérations d'abattage et de débroussaillage réalisés entre octobre et janvier afin d'éviter la période de reproduction de la faune ;
- la suppression des stations d'espèces exotiques envahissantes présentes sur le site et la limitation de leur propagation par, notamment, une sensibilisation du personnel et un nettoyage du matériel ;

7 Alouette des champs, Fauvette grisette, Linotte mélodieuse, Tarier pâtre, Moineau domestique, Faucon crécerelle

8 Pages 191 et 192 de l'étude d'impact relative au projet « Mobhylys »

9 Page 191 de l'étude d'impact relative au projet « Mobhylys »

- la réalisation d'un semis aux abords des projets et sous les panneaux photovoltaïques afin de rendre les milieux attractifs pour la faune des milieux ouverts herbacés, sur une surface d'environ 2,94 ha ;
- la création d'un réseau de haies et bosquets, d'essences locales, pour améliorer les fonctionnalités et continuités écologiques, pour un linéaire de 650 mètres de haies et 130 m<sup>2</sup> de bosquets ;
- la mise en place d'une clôture à mailles de 15 × 15 cm, perméable à la petite faune, avec un rehaussement des clôtures de 15 à 20 cm ;
- l'installation de micro-habitats pour la petite faune ;
- un entretien raisonné de la végétation en phase exploitation ;

D'après le dossier, les incidences résiduelles<sup>10</sup> après évitement et réduction sont négligeables. Ainsi, aucune mesure de compensation n'est prévue. Trois mesures d'accompagnement sont toutefois proposées :

- la création de deux mares temporaires au sud-ouest de la zone photovoltaïque sud et à l'extrémité ouest de la zone photovoltaïque ouest, dont l'objectif est la création d'habitats de reproduction favorables aux amphibiens, notamment le Crapaud Calamite ;
- la création d'aménagements paysagers sur les secteurs non concernés par des plantations de haies ;
- l'aménagement de cinq nichoirs destinés aux oiseaux du cortège des milieux bâtis, installés au niveau des bâtiments et infrastructures de la station hydrogène.

**L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire de mieux étayer l'absence d'incidences résiduelles significatives du projet sur toutes les espèces protégées concernées et leurs habitats, après mesures d'évitement et de réduction et de proposer si nécessaire des mesures de compensation.**

### 2.3.2. Les sols et eaux

La zone d'étude se situe sur un site pollué recensé dans les bases de données Basias<sup>11</sup> et Basol<sup>12</sup>. Le site a notamment été utilisé comme carrière puis pour le dépôt d'immondices et dépotoir à vidange, en remblaiement. Une étude géotechnique et un diagnostic environnemental des sols ont été réalisés en 2023 et sont annexés au dossier. Ces études ont permis de confirmer l'historique du site, à savoir la présence de déchets industriels banals et spéciaux<sup>13</sup> sur la zone sud dédiée à la centrale photovoltaïque pour un volume de 80 000 m<sup>3</sup> sur 25 000 m<sup>2</sup>. Les analyses ont mis en évidence des pollutions à l'arsenic, cuivre, mercure, nickel, plomb et zinc mais également en hydrocarbures, sans que le dossier ne détaille concrètement la gestion des pollutions au droit des installations. Le secteur dédié à la station d'hydrogène et la zone de panneaux photovoltaïque à l'ouest de celle-ci ne sont pas concernées par la présence de déchets.

**L'Autorité environnementale recommande d'explicitier comment sera maîtrisé le risque de pollution au droit des installations.**

L'étude géotechnique a mis en évidence que les alluvions au droit du site sont perméables. Les eaux souterraines se situent à une profondeur de 30 m par rapport à la profondeur maximale des

10 Exemple Page 136 et 137 de l'étude d'impact relative au projet « Mobhylys »

11 Base de données des anciens sites industriels et activités de services

12 Base de données des sites et sols pollués

13 Fûts pleins percés, goudrons, boues et déchets d'activité de soin

déchets (15 m) et sont vulnérables à une potentielle pollution issue du site avec une pollution aux hydrocarbures mise en évidence à l'aval du site. Le site est situé en dehors d'un périmètre de captage d'eau, toutefois, les eaux souterraines au droit du site sont rattachées à une nappe utilisée pour le captage d'eau potable, ce qui conduit le dossier, à qualifier l'enjeu comme fort, à juste titre.

La parcelle où seront réalisées les opérations de démantèlement présente une superficie de 3 340 m<sup>2</sup>. L'aéronef est implanté au niveau d'une aire goudronnée, les ailes de l'avion sont situées au-dessus d'une aire gravillonnée. La zone de démantèlement est entourée par des zones enherbées.

En matière d'eaux pluviales, le projet engendre une imperméabilisation des sols (zones de chargement, voiries, ...) et par conséquent une augmentation des ruissellements. Toutefois, le dossier indique que l'imperméabilisation est limitée par une absence d'imperméabilisation supplémentaire au droit des zones de panneaux photovoltaïques et des pistes de desserte qui seront perméables. L'augmentation de l'imperméabilisation est compensée par la création d'un bassin de rétention étanche et d'un bassin d'infiltration, destinés à recueillir les eaux des voiries et toiture de la station d'hydrogène. Ils posséderont des capacités de stockage respectives de 470 m<sup>3</sup> et de 460 m<sup>3</sup> et seront localisés en dehors des zones polluées. Les eaux pluviales seront dirigées vers le bassin de rétention étanche, dimensionné pour retenir les eaux d'extinction d'un éventuel d'incendie et pour recueillir une pluie d'occurrence décennale, et ce, y compris de manière concomitante. Le bassin étanche sera connecté à un bassin d'infiltration implanté en dehors de l'emprise polluée. Cette connexion sera équipée d'un débourbeur, d'un limiteur de débit de fuite calibré à 10 l/s/ha et une vanne de coupure permettra d'assurer le confinement des eaux d'extinction d'un éventuel incendie retenues dans le bassin étanche. Le bassin d'infiltration est dimensionné pour une pluie de retour 100 ans. La note de dimensionnement de ces bassins est fournie en annexe au dossier.

En phase travaux, pour réduire le risque de pollution des sols et des eaux souterraines, le projet prévoit notamment le stockage des produits polluants sur une zone étanche ou équipée de bacs de rétention. La présence de kits permettant le confinement et l'absorption d'une éventuelle pollution sera également assurée. Concernant les sols, les déblais excédentaires non réutilisés en remblais, seront caractérisés, notamment en fonction de leur teneur en pollution et évacués en décharges adaptées si nécessaire. Le démantèlement de l'aéronef ne nécessitera pas l'usage de l'eau, exception faite de l'utilisation de douches, dont les eaux seront rejetées dans le réseau d'eau usées de l'aéroport après filtration<sup>14</sup> et analyses en laboratoire<sup>15</sup>.

Le dossier indique que les risques de pollution générés par la station d'hydrogène seront limités à la maintenance des installations, aux éventuelles égouttures émanant des électrolyseurs et à l'extinction d'un éventuel incendie. Pour réduire les risques d'une pollution liés à un écoulement accidentel, les machines seront installées sur des bacs de récupération. Des filtres à cassette sont prévus au sein des regards collectant les eaux de ruissellement des chaussées. Ils permettront, selon le dossier, de traiter la pollution chronique émise par les véhicules empruntant les chaussées en piégeant les particules fines et des matières dissoutes dans les eaux de ruissellement.

Dans le cadre du projet, l'électrolyseur sera alimenté en eau potable à partir du réseau d'adduction d'eau potable de l'aéroport de Lyon. L'eau provient de pompages dans la nappe dite « couloirs de l'est lyonnais (Meyzieu, Décines, Moins) et alluvions de l'Ozon » située au droit de l'aéroport. Le dossier évoque une raréfaction de la ressource en eau due à la sécheresse mais indique que le volume d'eau prélevé dans le cadre du projet sera faible au regard du volume de prélèvement

---

14 Filtration de l'ordre du micron

15 pH et Matière En Suspension

d'eau potable lié à l'aéroport. Aucun suivi du niveau de la nappe n'est présenté. Ce dernier dispose de trois forages utilisés pour un usage mixte entre l'eau potable, entraînant une consommation nette, et un usage industriel de climatisation pour lequel la totalité du volume prélevé est réinjecté en nappe. L'aéroport est autorisé à prélever 350 000 m<sup>3</sup> par an dans la nappe. La consommation d'eau engendrée par le projet est estimée à 16 425 m<sup>3</sup> par an, représentant moins de 5 % de la consommation globale autorisée pour l'aéroport. Le dossier indique que la consommation d'eau par l'aéroport est inférieure aux seuils fixés, sans toutefois la présenter.

**L'Autorité environnementale recommande de présenter les consommations d'eau potable de l'aéroport au cours des dernières années et d'en évaluer les impacts sur la ressource en eau. Elle recommande que les impacts supplémentaires générés par le projet sur cette ressource soient quantifiés et que des éventuelles mesures de réduction, voire de compensation soient mises en œuvre.**

Le dossier précise que les eaux qui seront rejetées par la station de production d'hydrogène ne seront pas polluées mais fortement chargées en minéraux et en sels. Le réseau d'eaux usées de l'aéroport dispose de deux points de rejets, vers le réseau de la métropole de Lyon, après transit par les réseaux des communes de Pusignan et de Saint-Bonnet-de-Mure. Une convention de rejet est fournie en annexe à l'étude d'impact. Les volumes rejetés par l'aéroport sont mesurés en continu et la qualité des rejets est vérifiée annuellement par une campagne de mesures en continu sur sept jours. Ces eaux sont traitées par les stations de traitement des eaux usées de Jonage et de la Feyssine. Les eaux issues du processus d'électrolyse sont estimées à 11 m<sup>3</sup> par jour, soit 4 015 m<sup>3</sup> par an, correspondant à une augmentation de 3 % des rejets d'eaux usées de l'aéroport, les rejets actuels étant de 130 000 m<sup>3</sup> par an.

### **2.3.3. Émissions de gaz à effet de serre et qualité de l'air**

La qualité de l'air, du site d'implantation, est qualifiée de moyenne par le dossier, du fait de dépassements ponctuels pour certains polluants (ozone et PM<sub>2,5</sub> notamment). Le dossier compare les données mesurées à des valeurs cibles, mais celles-ci ne correspondent pas aux derniers seuils révisés en 2021 par l'OMS<sup>16</sup>, qu'il convient d'utiliser. L'enjeu est qualifié de modéré.

En phase travaux, les émissions seront dues à la circulation des engins de chantier et au fonctionnement du groupe électrogène utilisé pour la base de vie du personnel de chantier. Le désamiantage de l'aéronef sera entièrement confiné de manière à éviter toute émanation de poussières d'amiante, avec un protocole de suivi respectant la réglementation pour ce type de travaux<sup>17</sup>.

Le dossier précise qu'en phase d'exploitation, le projet sera de nature à engendrer deux types d'émissions atmosphériques. Il s'agit des rejets d'oxygène dans le cadre du procédé d'électrolyse et des rejets d'émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de la circulation d'engins sur le site.

Il indique que le projet a pour ambition de promouvoir l'utilisation de l'hydrogène en tant qu'énergie verte, comme carburant. L'installation aura donc pour vocation, selon le dossier, de réduire les émissions de gaz à effet de serre au niveau du périmètre de l'aéroport et conclut que le projet aura un impact positif sur le climat.

Toutefois, le dossier ne détaille pas le bilan carbone du projet, sur l'ensemble de la durée de vie des installations, incluant les émissions liées à la fabrication et à l'acheminement des différents

<sup>16</sup> Organisation mondiale de la santé <https://www.santepubliquefrance.fr/les-actualites/2021/pollution-de-l-air-l-oms-revise-ses-seuils-de-referance-pour-les-principaux-polluants-atmospheriques>

<sup>17</sup> Tableau de synthèse page 21 de l'étude d'impact relative au démantèlement de l'aéronef  
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
projet Moblhylys comprenant le démantèlement d'un aéronef, la création, le stockage, la distribution d'hydrogène et l'implantation d'un parc photovoltaïque sur la commune de Colombier-Saugnieu (69)

équipements (panneaux photovoltaïques et station d'hydrogène), la perte de stockage de carbone par le sol, la consommation électrique et les émissions liées au fonctionnement des groupes froids nécessaires à la gestion en température des blocs de compression mais également au refroidissement des bornes de distribution. En effet, l'électricité produite par la centrale photovoltaïque ne permettra pas, à elle seule, le fonctionnement permanent de la station d'hydrogène, le recours à l'électricité issue du réseau électrique étant prévu.

Un bilan carbone complet, prenant en compte l'ensemble des émissions du projet, de sa construction jusqu'à son démantèlement, en se référant à la base carbone de l'Ademe, doit être joint au dossier.

**L'Autorité environnementale recommande la réalisation d'un bilan carbone de l'opération projetée, prenant en compte l'ensemble des émissions des installations, sur la totalité de la durée de vie, y compris le démantèlement en fin d'exploitation.**

Concernant la qualité de l'air, une évaluation qualitative des risques sanitaires (EQRS) a été réalisée. L'évaluation des émissions atmosphériques a permis de conclure sur le caractère négligeable de ces émissions.

#### **2.3.4. Déchets**

Le projet de démantèlement générera 209 tonnes de plusieurs types de déchets, constitués notamment de matériaux plastiques, métaux, eaux, pneus et amiante. Ces déchets seront stockés dans des bennes, par typologie, avant d'être acheminés vers des centres de traitement agréés et adaptés<sup>18</sup>. Les déchets seront valorisés à hauteur de 95 %, selon le dossier. Aucun broyage des déchets ne sera réalisé sur place.

Une base de vie destinée exclusivement à l'amiante sera mise en place. Les déchets amiantés seront immédiatement conditionnés en big-bag ou dans un film de type « polyane ». Un diagnostic dont le rapport est joint en annexe, a répertorié les matériaux concernés par l'amiante, il s'agit de quatre joints au niveau du fuselage de l'avion. Toutefois, des composants n'ont pas pu être inventoriés du fait, selon le rapport, de leur inaccessibilité due à une hauteur trop importante, des investigations complémentaires avant la réalisation du démantèlement seront réalisées. Une investigation complète, en amont, permettant d'estimer de manière fiable les quantités d'amiante, et la suffisance des mesures proposées aurait été préférable.

Concernant les éventuels carburants présents dans l'aéronef, les réservoirs et moteurs avaient été inertés avec de l'eau, lors de précédents travaux. Toutefois une inspection de ceux-ci a été réalisée afin de déterminer vers quelle filière évacuer les eaux issues des pompages. Après vérification, il apparaît que les réservoirs sont vides et ont été rincés et qu'aucune opération de pompage n'est à prévoir.

Les circuits hydrauliques de l'avion seront vidangés à l'aide d'un camion de pompage, avant envoi des fluides vers un site de traitement agréé.

#### **2.4. Effets cumulés**

Les dossiers présentent une analyse des effets cumulés du projet avec les projets existants, approuvés ou en cours d'instruction, prenant en compte un périmètre jusqu'à 10 km autour du projet.

---

<sup>18</sup> Tableau synthétisant les quantités par type de déchet, la localisation du site d'accueil et le taux de valorisation disponible pages 32 et 33 de l'étude d'impact relative au démantèlement de l'aéronef

Ils s'intéressent aux projets réalisés au cours des 10 dernières années pour les projets existants et ceux approuvés ou en cours d'instruction lors des trois dernières années.

**Concernant le dossier de création de la station d'hydrogène**, le dossier liste trois projets approuvés, trois projets ayant fait l'objet d'une consultation du public et un projet ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale, susceptibles d'engendrer des effets cumulés avec le projet Mobhylys. Sans analyser les impacts de ces projets sur l'environnement, il conclut qu'au vu de l'éloignement, de trois à neuf kilomètres, aucun effet cumulé n'est attendu. Or, la proximité immédiate ne constitue pas le seul critère permettant d'évaluer l'existence d'éventuels impacts cumulés, une analyse approfondie doit être menée.

Trois autres projets, situés à proximité du projet de station d'hydrogène, soumis à autorisation et présents dans le périmètre de l'aéroport, portés également par « Aéroports de Lyon » sont détaillés par le dossier. Ils sont situés, pour l'un d'entre eux, à proximité immédiate, un second est implanté à 280 m et le troisième à deux kilomètres. Il s'agit de la création de plateformes logistiques, et pour le plus éloigné, d'un projet de stockage et de distribution d'hydrogène. D'après le dossier, les enjeux environnementaux des sites d'implantation de ces projets se concentrent essentiellement sur la biodiversité avec des enjeux forts à très forts pour certaines espèces faunistiques. Il s'agit notamment du Crapaud calamite, de certaines espèces d'avifaune et du Lapin de Garenne. La présence d'habitats ouverts est également évoquée par le dossier. Le dossier conclut que l'ensemble des mesures proposées dans les différents projets, ainsi que celles mises en œuvre pour le projet Mobhylys, permettent de conclure à l'absence d'impacts cumulés. Cette affirmation demeure à argumenter, deux des projets listés ayant fait l'objet d'une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées. D'autres enjeux environnementaux sont à analyser, notamment en matière de ressource en eau et d'émissions de gaz à effet de serre, considérant la similitude d'un projet avec le projet Mobhylys.

Le dossier indique que le projet va avoir un effet cumulé sur l'artificialisation du secteur mais que l'imbrication de celui-ci dans une matrice déjà très anthropisée et son implantation sur des espaces dégradés viennent tempérer cet effet.

**Concernant le dossier de démantèlement de l'aéronef**, le recensement des projets approuvés ou en cours d'instruction, susceptibles d'avoir des incidences avec le projet de démantèlement, a été mené dans un rayon de cinq à 10 kilomètres autour du site d'étude. Concernant les projets existants, un soumis à autorisation et deux projets soumis à enregistrement ont été recensés. Toutefois au vu de leurs éloignements, le dossier ne retient aucun effet cumulé. Le dossier arrive à une conclusion identique pour trois projets ayant fait l'objet d'une consultation du public et un projet ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale. Comme indiqué précédemment, c'est l'ensemble des enjeux environnementaux et des impacts cumulés qui doivent être analysés, le relatif éloignement ne peut dispenser de les étudier. Au sein de la concession de l'aéroport, quatre projets soumis à autorisation sont recensés pour lesquels, aucun effet cumulé n'est attendu selon le dossier, l'argumentation et l'analyse sont à compléter.

**L'Autorité environnementale recommande qu'une analyse des potentiels effets cumulés soit réalisée, y compris sur les projets plus éloignés, et ce pour l'ensemble des enjeux environnementaux impactés.**

## **2.5. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité**

La qualité des eaux souterraines présentes au droit de la zone de projet, fera l'objet d'un suivi à raison de deux mesures par an pendant une durée de quatre ans, sans que cette durée de suivi ne soit argumentée par le dossier. Les paramètres suivis seront le pH, les hydrocarbures totaux, la conductivité brute, le carbone organique total, l'azote Kjeldahl, les métaux lourds (fer, zinc, plomb), les nitrates, les composés organohalogénés volatils, le potassium, le glycol, le glyphosate et le flazasulfuron.

Concernant les eaux usées, un suivi sera réalisé annuellement. Les paramètres analysés seront notamment<sup>19</sup> : les matières en suspension, la DCO<sup>20</sup>, la DBO5<sup>21</sup>, les indices phénols, les hydrocarbures totaux, le chrome hexavalent, les cyanures totaux, les métaux totaux, l'halogène organique adsorbable, l'arsenic, l'azote global, le phosphore total, le fluorure, le pH, la température...

L'entretien des bassins de rétention et d'infiltration des eaux pluviales, en phase exploitation, n'est pas évoqué par le dossier. Il en est de même pour les filtres à cassette prévus au sein des regards collectant les eaux de ruissellement des chaussées. Une surveillance trimestrielle des rejets d'eaux pluviales après le débourbeur, avant infiltration de ces dernières, sera réalisée. Les paramètres suivis seront les hydrocarbures totaux, la demande chimique en oxygène, la demande biologique en oxygène et l'azote Kjeldahl.

Des mesures de bruit seront réalisées en limite de propriété, au cours des trois premiers mois suivant la mise en fonctionnement de l'installation. Si ces mesures ne respectent pas les émergences réglementaires, des mesures seront mises en œuvre pour atténuer les nuisances sonores jusqu'à atteindre un niveau acceptable au sens de cet arrêté. Les mesures de bruit seront ensuite réalisées de manière annuelle.

Un suivi écologique sera réalisé pour suivre l'efficacité des mesures écologiques. Il sera effectué annuellement pendant les trois premières années après la mise en place des mesures, puis à N+5, N+7, N+10, N+15, N+20, N+25 et N+30 pour un total de neuf campagnes de suivi.

**L'Autorité environnementale recommande que le suivi des eaux souterraines soit réalisé sur l'ensemble de la durée d'exploitation du projet. Elle recommande qu'un entretien régulier des bassins de rétention et d'infiltration des eaux pluviales et des filtres à cassette installés au niveau des chaussées soient mis en œuvre.**

## **3. Étude de dangers**

Concernant le démantèlement de l'aéronef, le principal risque correspond à la survenue d'un incendie. Deux scénarios ont été modélisés au niveau d'une benne de stockage de déchets combustibles et au niveau d'un container de stockage de consommables. Les résultats des modélisations démontrent que les effets de ces accidents restent dans les limites de site. De même, les modélisations montrent qu'aucun effet domino n'est à craindre.

Concernant la création de la station d'hydrogène, dix scénarios d'accident, comprenant 25 sous-scénarios, sont étudiés par l'étude de dangers. Certains d'entre eux produisent des effets sortants

---

19 Liste complète des paramètres suivis disponible pages 313 et 314 de l'étude d'impact relative au projet « Mobhyllys »

20 Demande chimique en oxygène

21 Demande biochimique en oxygène pendant cinq jours

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
projet Mobhyllys comprenant le démantèlement d'un aéronef, la création, le stockage, la distribution d'hydrogène et l'implantation d'un parc photovoltaïque sur la commune de Colombier-Saugnieu (69)

des limites du site. Toutefois, des scénarios, dont les effets ne sortent pas des limites du site doivent être pris en compte puisque les bornes de distribution d'hydrogène accueilleront des personnes extérieures au site. Ainsi, les scénarios ayant des effets à l'extérieur des limites du site ou impactant les bornes de distribution d'hydrogène ont été retenus pour l'analyse détaillée des risques.

Après croisement du niveau de gravité et de la fréquence d'occurrence des scénarios, le niveau de risque est jugé acceptable. Des mesures de maîtrise des risques seront mises en œuvre. Elles comprennent notamment des moyens de détection dont les emplacements seront définis en fonction des enjeux. Cette détection sera asservie à la fermeture des cadres bouteilles via une vanne de sectionnement. Un mur d'une hauteur de 2,5 m permettra également de réduire l'impact des effets.

Aucun effet dominos ne sort des limites du site, les installations du site ne sont pas susceptibles de générer des effets dominos sur les entreprises qui se trouvent à proximité du site.

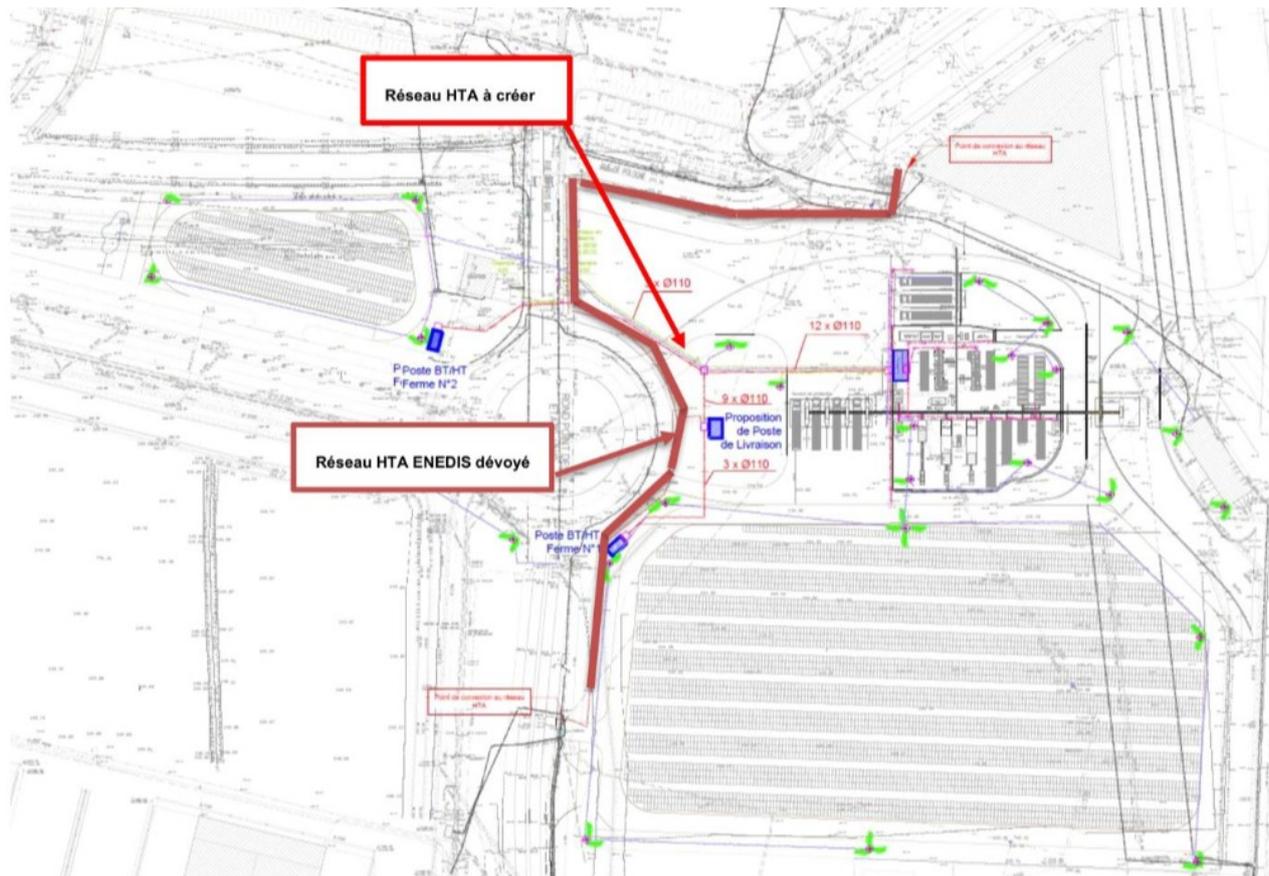


Figure 1: Réseau HTA à créer et réseau HTA ENEDIS dévié