

Enquête publique unique

Ayant pour objet les demandes de permis de construire et d'autorisation environnementale, dans le cadre de la législation sur les installations classées, déposées par la société GOODMAN en vue d'exploiter un entrepôt logistique sur le territoire de la commune de Colombier-Saugnieu

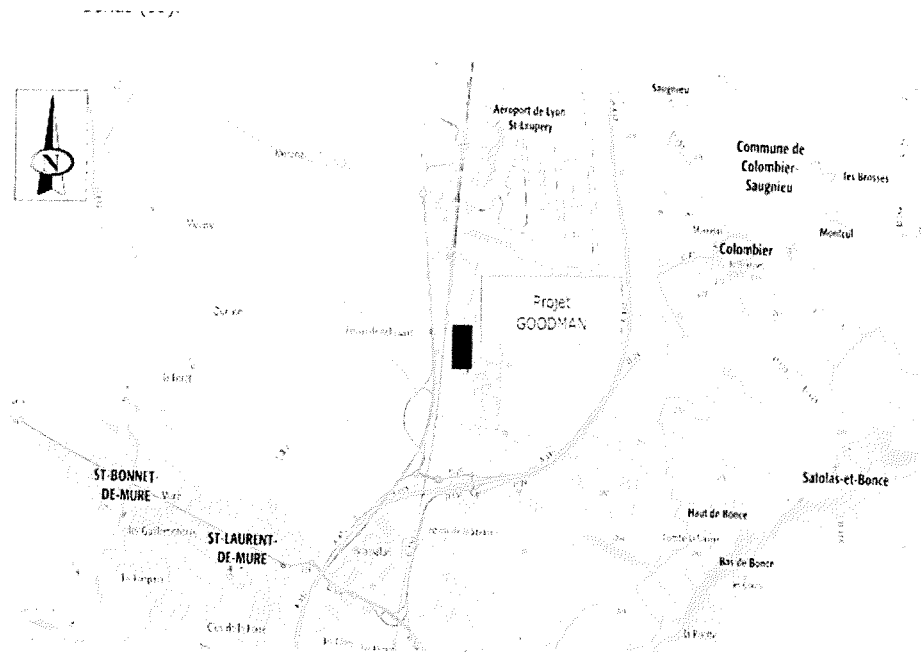


Figure 2 : Localisation du projet [Source Geoportail]

Rapport de la commission d'enquête

Références

- ❖ Décision N°E18000090/69 en date du 24 avril 2018 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon désignant les membres de la commission d'enquête pour l'enquête unique
- ❖ Arrêté en date du 8 mai 2018 de Monsieur Le Préfet de la Zone de défense et de Sécurité-Est, Préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Préfet du Rhône portant ouverture d'une enquête publique unique

Sommaire

1. GENERALITES CONCERNANT L'ENQUETE

1.1. Autorité organisatrice et pétitionnaire _____

1.2. Objet de l'enquête - contexte

1.3. Cadre réglementaire _____

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1. Désignation de la commission d'enquête

2.2. Préparation de l'enquête

2.3. Les dossiers d'enquête

2.4. Les registres d'enquête (papier et électronique)

2.5. Déroulement de la procédure

2.5.1. Arrêté d'ouverture d'enquête

2.5.2. Modalités d'information du public - publicité

2.5.3. Etablissement des permanences

2.5.4. Clôture de l'enquête

2.5.5 Remise au maître d'ouvrage du procès-verbal de synthèse des observations

3. EXAMEN DU CONTENU DU DOSSIER

3.1. Projet du permis de construire et de démolir

3.1.1 Note de présentation

3.1.2 Cadre réglementaire

3.1.3 Composition du dossier

3.1.4 Etude d'impact

3.1.5 Compatibilité avec les documents d'urbanisme

3.1.6 Avis des personnes publiques associées

3.1.7 Permis de démolir

3.2. Dossier ICPE

3.2.1 Note de présentation non technique

3.2.2 Notice descriptive du projet

3.2.3 Résumé non technique - Etude d'impact

3.2.4 Etude d'impact

3.2.5 Résumé non technique - Etude de dangers

3.2.6 Etude de dangers

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

3.6.7 Documents graphiques

3.3 Avis de la MRAe.

3.4 Réponse à l'avis de la MRAe

4. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

4.1. Recensement des contributions recueillies

4.1.1. Contributions reçues lors des permanences

4.1.2. Contributions reçues par courrier au siège de l'enquête

4.1.3. Contributions reçues sur le registre dématérialisé et/ou transmis par courriel su l'adresse dédiée

4.1.4. Contributions notées sur les registres "papier"

4.2. Analyse et traitement des contributions

5. PROCES VERBAL DE SYNTHESE, REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

5.1. Le Procès-verbal (voir annexe 1

5.2. La réponse du Maître d'Ouvrage (voir annexe 2)

6.. ANALYSE DE LA COMMISSION SUR LES CONTRIBUTIONS RECUES ET SUR LES REPONSES DE GOODMAN

6.1-Analyse et réponses aux observations relevant du thème 1 :la procédure

6.2- Analyse et réponses aux observations relevant du thème 2 : Les nuisances liées au trafic routier

6.3- Analyse et réponses aux observations relevant du thème 3 : Les nuisances liées au trafic aérien

6.4- Analyse et réponses aux observations relevant du thème 4 : Les impacts sur la biodiversité et l'environnement naturel

6.5-Analyse et réponses aux observations relevant du thème 5 : les risques liés à l'eau pluviales et l'impact sur les sols

6.6-Analyse et réponses aux observations relevant du thème 6 : l'économie et l'emploi :

ANNEXES

-Procès-verbal de synthèse

-Mémoire en réponse au PV de synthèse

1. GENERALITES CONCERNANT L'ENQUETE

1.1 Autorité organisatrice et pétitionnaire

A) L'Autorité organisatrice est Monsieur le Préfet du Rhône pour cette enquête publique unique sur, d'une part, la demande d'autorisation environnementale au titre de la législation des installations classées relevant du code de l'environnement-compte tenu de la nature et les activités projetées dans la plateforme logistique- et, d'autre part, sur la demande de permis de construire de cette plateforme relevant du code de l'urbanisme.

B/ Le pétitionnaire est la société GOODMAN, acteur mondial de l'immobilier industriel qui investit dans des parcs de bureaux, d'activité, d'immeubles logistiques et de centres de distribution qu'elle développe et gère. Ses références sont importantes dans le monde et en France où cette société détient près d'un million de mètres carrés d'entrepôts. La société Goodman offre des solutions immobilières complètes à des clients internationaux tous secteurs confondus.

1.2. Objet de l'enquête - contexte

Il s'agit de la création d'un important complexe logistique dans le cadre du développement d'une zone d'activités sur l'emprise du domaine aéroportuaire de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry. Cette zone est ciblée dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise de 2007 et dans sa modification de 2015 sur l'espace interdépartemental de saint Exupéry

Les orientations du développement de ce territoire à l'horizon 2030 ont été définies autour de trois piliers interdépendants :

-Infrastructures et logistique pour assurer la montée en puissance du territoire en tant que hub pour le transport de voyageurs, structurer le développement de la fonction logistique et préserver l'agriculture.

-Synergies Métropolitaines pour positionner la plaine de Saint Exupéry comme un territoire charnière afin de favoriser la montée en puissance des fonctions métropolitaines et développer la connectivité métropolitaine.

-Vie quotidienne pour conforter l'armature territoriale, pour le développement d'une agriculture pérenne tout en préservant la ressource en eau les milieux écologiques et le paysage et pour améliorer « l'habitabilité » en limitant les nuisances préservant le cadre de vie local et accroissant l'offre de service.

Le projet Goodman est situé rue de Hongrie, au sud de l'aéroport, le long de la voie SNCF existante et à proximité immédiate du projet de ligne LGV Lyon Turin. Il s'étend sur une parcelle de **21,35 hectares** sur le territoire de la commune de Colombier-Saugnieu. Le projet relève de l'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement compte tenu de la nature et du volume des activités et a fait l'objet d'une étude d'impact.

Le terrain d'assiette concédé à la Société des Aéroports de Lyon fera l'objet d'une convention d'occupation temporaire en faveur de la société GOODMAN, investisseur finançant l'opération. Cette installation sera exploitée dans le cadre d'un bail locatif par un acteur du marché du e-commerce.

La demande de permis de construire d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) est soumise à enquête publique.

1.3. Cadre réglementaire

Au titre du code de l'environnement

Il est détaillé en page 18 à 20 de la notice descriptive du projet dans sa partie 1 et concerne :

- Les dispositions générales : Livre 1 et 5 et l'arrêté ministériel du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées.
- L'étude d'impact : Livre Premier, II et V pour le milieu Eau, les nuisances sonores, la gestion des déchets, l'impact sur la santé humaine et les nuisances lumineuses.
- L'étude de dangers ; deux arrêtés pour la prévention des accidents majeurs et la foudre.

Plusieurs arrêtés spécifiques à certaines installations classées sont également référencés.

Au titre du code de l'urbanisme

Il est présenté en page 8 dans la note de présentation PE2 du dossier de demande de permis et fait référence au règlement de la zone Uz de la commune d'implantation et à l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du secteur de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 Désignation de la commission d'enquête

Les membres de la commission ont été désignés le 24 avril 2018 par Monsieur le Président du Tribunal administratif de Lyon comme suit :

Titulaires : Monsieur Serge ALEXIS (Président)
Monsieur Georges TABOURET
Madame Marie-Jeanne COURTIER

Membres suppléants :
Monsieur Yves VALENTIN
Madame Odile ROCHER

2.2 Préparation de l'enquête

Le président de la commission d'enquête a participé à une réunion préalable à l'ouverture de l'enquête, le 2 mai 2018 avec Monsieur Chevrier Sous-Préfet, Monsieur G. MULSANT 1er

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

Vice-Président du Tribunal Administratif, Mr Mesdames DANJOU-GALIERE et ANAMOUTOU de la DDPP (direction départementale des populations du service de l'environnement du Rhône), et Madame MARNET de l'unité départementale de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et Logement de Auvergne-Rhône-Alpes).

Le 25 mai, les membres de la commission d'enquête ont participé à leur demande à une réunion organisée à la DREAL avec notamment les représentants de la société GOODMAN et les bureaux d'études qui ont travaillé pour son compte sur le projet.

Etaient présents :

- Madame MARNET, adjointe au chef de l'unité départementale du Rhône de la DREAL et Madame Drapeau, inspectrice de l'UD DREAL
- Madame DANJOU-GALIERE de la DDPP.,
- Monsieur VALADE de la société Immasset et assistant du maître d'ouvrage,
- Monsieur KAFI de la société ICF et chargé de la constitution du dossier d'autorisation environnementale,
- Monsieur BOULANGER du Bureau d'étude Egis,
- Mr ALEXIS président de la commission d'enquête
- Mme TABOURET membres titulaires de la commission
- Mme ROCHER suppléante

2.3 Les dossiers d'enquête

Les dossiers ont été paraphés par le commissaire enquêteur ainsi que le registre déposé en mairie pour recueillir les observations du public ; l'affichage de l'avis d'enquête a été contrôlé à la mairie de Colombier-Saugnieu et sur le site de la future installation.

Les dossiers mis à disposition du public se caractérisent par leur volume important ; un sommaire général des dossiers aurait facilité leur consultation.

a) Le dossier relatif à la demande d'autorisation environnementale est présenté dans deux classeurs : les sommaires en tête de chacune des cinq parties et des annexes sont détaillés et permettent une bonne compréhension du projet. A noter dans la partie descriptive du projet les études d'ingénierie sur ce bâtiment spécifique en termes de dimensions afin de répondre aux exigences de sécurité pour les personnes et la protection de l'environnement.

Les éléments du dossier sont commentés dans la partie 3 du rapport d'enquête.

b) Le dossier soumis à enquête pour le permis de construire est composé de quatre parties :

- Demandes de permis construire et de démolir accompagnées de 13 plans,
- Partie intitulée Pièces écrites II (58 pages) avec 5 sous parties décrivant le projet de construction,
- Partie imagerie III (5 pages),
- Partie Annexes IV avec un extrait du dossier de demande d'autorisation environnementale et ses annexes) .

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

- Partie V Etude d'impact.

2.4 les registres d'enquête

Ils sont de deux types :

Le registre d'enquête « papier » côté et paraphé par le commissaire enquêteur est déposé à la mairie de Colombier-Saugnieu pour être mis à la disposition du public.

Un registre dématérialisé est accessible à compter du 11 juin, date d'ouverture de l'enquête à l'adresse suivante : <http://goodman-colombier-saugnieu@enquetepublique.net>.

Par ailleurs les observations peuvent être également adressées par voie électronique à l'adresse goodman-colombier-saugnieu@enquetepublique.net

2.5 Déroulement de la procédure

2.5.1 Arrêté d'ouverture de l'enquête

L'arrêté préfectoral cité en référence précise en son article 2 que l'enquête se déroulera pendant une durée de 31 jours du 11 juin au 11 juillet 2018 inclus.

2.5.2 Modalités d'information du public ;

Trois possibilités de consultations :

- à la mairie de Colombier-Saugnieu, et sur son site www.mairie-colombiersaugnieu.fr sur lequel on trouve également :

- La note de présentation non technique
- La note descriptive
- Le résumé non technique de l'étude d'impact
- L'étude d'impact
- Le résumé non technique de l'étude de dangers
- L'étude de dangers
- Les plans réglementaires

Avec les documents joints

- Avis d'enquête publique (PDF - 209.64 Ko)
- Arrêté du 18 mai 2018 (PDF - 341.99 Ko)
- Avis de la MRAe Auvergne Rhône Alpes (PDF - 1.23 Mo)
- Rapport de tierce expertise (PDF - 2.81 Mo)
- Réponse à l'avis 2017-ARA-AP-00522 de la MRAe (PDF - 847.77 Ko)
- Avis_département69 (PDF - 362.11 Ko)
- Avis_département69-2 (PDF - 369.04 Ko)
- Avis Drac
- Avis_DREAL (PDF - 478.12 Ko)
- Avis ENEDIS
- Avis Région
- Avis_SEPAL (PDF - 252.8 Ko)
- Avis SNCF
- Avis SNCF
- Avis du CNPN (PDF - 1.86 Mo)

-Sur le site internet de la préfecture à l'adresse suivante : www.rhone.gouv.fr (Accès : [www.rhone.fr/politiques publiques/environnement durable, risques naturels et technologiques/installations classées pour la protection de l'environnement/enquêtes publiques/procedures d'autorisation](http://www.rhone.fr/politiques_publicques/environnement_durable_risques_naturels_et_tecnologiques/installations_classées_pour_la_protection_de_l'environnement/enquêtes_publicques/procedures_d'autorisation))

Le site de la préfecture a publié l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, l'avis d'enquête et précise que le dossier est consultable sur la plateforme électronique mise en place durant l'enquête (voir ci-dessous)

-sur la plateforme électronique : <http://goodman-colombier-saugnieu.enquetepublique.net>.

Affichage de l'avis d'enquête :

- à la mairie de Colombier-Saugnieu,

- dans les communes de Genas, Saint Bonnet De Mure et Saint Laurent De Mure situés dans un périmètre de moins de 2 kms de l'installation.

-sur le Site rue de Hongrie par le responsable du projet (Format normalisé A2)

-Par voie de presse : Les avis d'enquête publique ont été publiés dans les 15 jours au moins avant le début de l'enquête soit le 25 mai dans le Progrès et dans l'édition du 24 au 30 mai de la Tribune de Lyon ainsi que pendant les 8 premiers jours de l'enquête soit le 15 juin dans le Progrès et dans l'édition du 14 au 20 juin de la Tribune de Lyon :

Commentaire de la commission : la publicité de l'enquête publique a été effectuée conformément aux dispositions réglementaires. : les délais légaux de publicité ont été respectés et les libellés des insertions et des affiches sont complets.

2.5.3 Etablissement des permanences

Les permanences ont été fixées aux dates suivantes à la mairie de Colombier-Saugnieu :

- Samedi 16 juin de 9 H à 12 H
- Jeudi 28 juin de 14 H à 17 H
- Mercredi 11 juillet de 14H à 17 H.

Aucune personne ne s'est présentée le 16 juin contre cinq personnes le 28 juin et sept personnes lors de la dernière permanence.

2. 5.4 Clôture de l'enquête

Le registre déposé en mairie de Colombier-Saugnieu a été clos le 11 juillet par le président de la commission d'enquête et l'accès au registre électronique a été fermé ce même jour à 17h

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

2.5.5 Remise au maître d'ouvrage du procès-verbal de synthèse des observations de la commission d'enquête

Les membres de la commission d'enquête ont sollicité une rencontre avec le maître d'ouvrage pour lui remettre son Procès-Verbal de synthèse.

Cette réunion s'est tenue le 18 juillet à 14 heures soit dans les huit jours suivant la clôture de l'enquête.

Etaient présents au titre de la société Goodman :

Monsieur Éric BOUTOILLE « Head of technical Développement France »

Monsieur Paul RICHER « Senior technical Développement Manager »

Monsieur Cédric DE BRANCHE de la société Egis

Après une présentation des contributions du public regroupées en thématiques, le Président de la commission a remis à Monsieur Éric BOUTOILLE le Procès-Verbal de la synthèse en deux exemplaires, l'un servant de récépissé ainsi que la copie des observations portées sur le registre d'enquête publique. La réponse du maître d'ouvrage devant intervenir dans les quinze jours

3 EXAMEN DU CONTENU DU DOSSIER

3.1 Projet du permis de construire

3.1.1 Note de présentation

A la suite du préambule sur les projets de démolition et construction, sont présentés de manière claire et concise la stratégie d'implantation et sa cohérence avec les documents d'urbanisme, les caractéristiques de la construction, l'impact visuel depuis les voies et espaces publics et la cohérence réglementaire.

La société Goodman, maître d'ouvrage a été autorisée par Aéroport de Lyon à construire une plateforme logistique de 65 767,5 m² d'emprise au sol pour 160.970,3 m² de surface de plancher développée sur un terrain de 213.502 m² sur le territoire de la commune de Colombier-Saugnieu. Le site actuel est occupé par la société Transpolis qui dispose de quelques constructions de faible envergure et qui seront démolies ; la demande de permis de démolir figure au dossier.

Le site retenu est un emplacement présenté comme optimal pour plusieurs motifs : disponibilité d'un espace important en cours de requalification, proximité immédiate avec la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint Exupéry, proximité immédiate de l'A 432 atout majeur pour la desserte routière évitant les traversées de zones d'habitation.

3.1.2 Cadre réglementaire

Une enquête publique unique a été organisée pour la demande d'autorisation d'installation classée au titre de l'environnement et la demande du permis de construire qui sera délivrée par le maire ; L'étude d'impact est commune aux deux enquêtes.

Le site se situe sur le zonage Uz du PLU de la commune d'implantation et dédié aux activités commerciales de la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint Exupéry. Le projet est soumis au règlement de la zone et à l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du secteur de l'aéroport.

3.1.3. Composition du dossier

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

La composition du dossier est conforme aux dispositions des articles R441-1 et suivants du code de l'urbanisme. Le projet d'aménagement est expliqué clairement et permet une bonne compréhension de la destination de cette construction.

3.1.4 L'étude d'impact

L'étude d'impact, prévue en application du code de l'environnement, mentionnée à l'article R 441-5 du code de l'urbanisme présente, en sa *partie III-Etude d'impact*, les prescriptions du PLU et les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet, article par article (page 94 à 102). Elle conclut à la conformité du projet aux dispositions réglementaires du PLU.

Commentaire de la commission

Il est à noter que, dans la note de présentation « *V Cohérence réglementaire* », les prescriptions du règlement du PLU sont à nouveau commentées mais en détaillant les éléments de la construction, à l'exclusion toutefois des impacts environnementaux liés au parkings (sur 65 727 m², seuls 48 795 m² de la partie exploitation sont pris en compte (page 6 résumé non technique de l'étude d'impact)

3.1.5 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme (plans et programmes)

-SDAGE RHONE MEDITERRANEE (page 102), : les orientations pouvant être impactées par le projet ont été reprises dans un tableau comparatif : le projet est déclaré compatible avec ces orientations.

-SAGE Est Lyonnais, (page 104) : ont été comparés les articles du règlement du SAGE et leur prise en compte dans le projet : le projet est déclaré compatible avec le schéma.

- Plan d'élimination des déchets (page 105) : l'activité sur site générera un volume très limité de déchets dangereux qui seront traitées par des prestataires agréés.

SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie de Rhône Alpes) (page 106) : le projet est déclaré compatible avec le schéma par le pétitionnaire.

La commission souligne que le projet Goodman n'indique pas en quoi il favorise des nouveaux usages de transports réduisant l'utilisation de la voiture individuelle (voir ci-après le commentaire de la commission)

-PPA (Plan de protection de l'Atmosphère) de l'agglomération lyonnaise page 106 et 107 : il concerne un territoire s'étendant sur 115 communes et plus de 960 000 personnes.

L'étude d'impact cite les actions 14 à 16 du PPA de Lyon concernant les transports dont notamment un objectif de diminution de la pollution de l'air de 47% pour les particules : elle n'indique pas comment elle pourrait contribuer à l'atteinte de cet objectif, elle conclut à une compatibilité du projet en indiquant que « *les sensibilisations de l'utilisateur à ses salariés pour l'usage du covoiturage, des transports en commun et du vélo répondent aux préconisations 14 à 16* ». *L'envergure du projet conduit à accueillir environ 1725 personnes sur site ; la notice descriptive page 49 précise au chapitre VI 4 INFRASTRUCTURES ROUTIERES « que la plateforme disposera d'environ **1425 places des parking Véhicules Légers** ainsi qu'une aire de stationnement pour cinq navettes de cars mises en place par l'utilisateur pour ses salariés* » +

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

*157 places de poids lourds dont 20 en amont du poste de garde - (page 49 de la note descriptive)
Le plan de masse page 6 du résumé non technique , donne aussi des chiffres sur les places de parkings mais ils sont illisibles*

La commission précise que le PPA du 31 janvier 2014 a fixé pour les transports l'objectif de réduction au § 9.1.3 du PPA comme suit :

« L'ensemble des politiques de transport viseront sur le territoire du PPA à une diminution des émissions entre 2007 et 2016 de :

- 47 % en particules, sachant qu'une diminution de 40 % est attendue en tendanciel 2015 ;

- 54 % en oxydes d'azote sachant qu'une diminution de 49 % est attendue en tendanciel 2015 ».

3.1.6 Avis des personnes publiques associées

Six avis sont favorables : Département, Région, SNCF, DRAC, le Conseil National de Protection de la Nature, (service de l'archéologie qui a confirmé en avril 2018 que les sondages réalisés par l'INRAP au cœur du site et n'ont révélé aucun vestige)

Trois avis émettent des recommandations et/ou des réserves : DREAL, SEPAL (Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise), la DGAC

a) La DREAL rappelle à juste titre que l'inspection des ICPE est favorable à la demande, sous réserve que les travaux ne débutent pas avant l'obtention de l'autorisation environnementale et que le projet se situe dans une zone réglementée de protection de l'atmosphère

b) Le SEPAL (Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise chargé de l'élaboration du SCOT) a émis dans son avis du 28 mars une recommandation destinée au futur locataire pour utiliser les modes alternatifs au mode routier tels que le fret ferroviaire (y compris l'offre future de fret EURO CAREX) ou l'avion pour le transport de ses marchandises afin de limiter le trafic poids lourds.

L'avis du SEPAL mentionne que le SCOT a identifié la plateforme aéroportuaire comme « un site économique à conditions particulières d'urbanisation » avec notamment en corollaire « une adaptation de l'importance du développement à la desserte du site par les réseaux de transport collectif »

Il a fixé un objectif d'accueil d'activités logistiques nouvelles dans ce secteur favorable au développement du transport combiné de marchandises : « espace bénéficiant d'une desserte multimodale » au Sud de la plate-forme aéroportuaire, en lien avec les projets de la ligne Lyon-Turin, du CFAL et de « Carex »

Le SEPAL note la réalisation par le Département de travaux visant à limiter le risque de saturation lié au trafic à venir notamment sur le créneau horaire de midi. Il reste attentif aux mesures qui pourront être mises en place pour les véhicules particuliers (4 000 véhicules/jour) et conclut à la nécessité d'intégration du site dans la **réflexion d'un schéma de secteur des infrastructures et dessertes au sud de la plateforme Saint Exupéry**

Sur la qualité environnementale du projet, il recommande l'utilisation de la grande surface de toiture du bâtiment principal et/ou la grande surface de parking pour la production d'électricité à partir de panneaux solaires photovoltaïques.

Le SEPAL conclut à la compatibilité du projet avec les orientations du SCOT tant par sa localisation que par sa destination

- c) La DGAC Direction Générale de l'Aviation Civile) dans son avis favorable du 23 juin 2018 émis après réception des pièces complémentaires du dossier, formule des réserves :
- Réaliser impérativement les aménagements prévus sur la limite est du terrain (tertre + arbres) afin d'atténuer le risque lié à la réflexion du sol en rétrodiffusion.
 - Ne placer aucun élément métallique, plan lisse et de grande taille ne soit placé à l'intérieur du bâtiment à proximité des murs en Danpatherm K7.

3.1.7 Permis de démolir

L'unité foncière est exploitée par la société TRANSPOLIS dont les constructions seront démolies préalablement à la construction du projet. Elle est couverte par les pistes de crash-tests et les bâtiments annexes du centre d'essais de L'IFSTTAR.

Deux diagnostics de pollution (page 19 et suivantes.) ont été effectués d'une part par la société DEKRA à la demande de la société des Aéroports de Lyon sur la zone du Bâtiment et, d'autre part, sur la parcelle globale occupée par L'IFSTTAR par la société Burgéap qui met en évidence une qualité dégradée des sols par des produits hydrocarbures en trois impacts ponctuels en hydrocarbures et au droit des zones d'activité du site. Sur le reste du site, aucun impact n'a été identifié. Ces diagnostics concluent que l'usage futur est compatible avec l'état des sols. Une gestion spécifique des terres est prévue en cas de terrassement et le volume de terre à gérer en Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux issue de ces trois zones est estimé à 300 M3.

3.2 DOSSIER ICPE

3.2.1 Note de présentation non technique

Note de 6 pages présente le maître d'ouvrage et ses références en matière de réalisation de bâtiments logistiques en France et dans le monde. Elle présente le projet que Goodman envisage Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

de réaliser sur la commune de Colombier Saugnieu, décrit ses caractéristiques principales et l'exploitation qui en sera faite. Elle dresse la liste des autorisations qui lui seront nécessaires.

Commentaire de la commission : La note est à la fois succincte et claire elle correspondant bien à l'esprit d'une note de présentation non technique. On peut regretter toutefois que le schéma qui est à une échelle suffisante a des commentaires totalement illisibles et qu'il faille arriver en dernière page pour comprendre l'objet des rubriques de la nomenclature des ICPE citées en première page.

3.2.2 Notice descriptive du projet

Note de 51 pages complétée de deux tableaux et 14 figures correspondant aux différents plans du bâtiment, de ses abords et de leurs utilisations.

-La présentation générale de la société avec l'identification du demandeur et les précisions sur ses capacités techniques et financières, ainsi que le contexte de la demande.

Le bien étant destiné à être loué, l'autorisation d'exploiter est prévue d'être transférée au locataire ainsi que toutes les charges de toutes les diligences de nature opérationnelle dont une liste exhaustive est fournie.

Suit une présentation du projet de plateforme avec sa localisation et la description de la nature de l'activité qui y sera exercée

Sont précisés également les dépenses liées à l'environnement et les effectifs prévus pour une activité en poste 3 x 8 pouvant accueillir 1725 personnes simultanément ;

-Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et les IOTA

L'installation est concernée par 11 rubriques relatives aux installations classées présentées dans un tableau qui à partir des seuils de classement et des caractéristiques de l'installation fait apparaître le classement (autorisation nécessaire pour 6 d'entre elles déclaration avec contrôle périodique pour 2 autres, 1 avec simple déclaration et enfin 2 non classées)

Concernant la procédure loi sur l'eau le projet est concerné par deux rubriques : le rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces et la présence de plans d'eau permanents ou non. Ces deux rubriques justifient d'une déclaration ;

-La description des installations. Ce chapitre comprend la description des accès dont un futur giratoire sur la rue du Portugal qui sera aménagé par la société des Aéroports de Lyon. La circulation sur le site des différents véhicules amenés à y pénétrer et y stationner (VL PL et cars)

Et enfin la description des caractéristiques de la plateforme de ses différentes fonctions et des dispositions constructives illustrées par plusieurs schémas ;

-La demande d'aménagement. Le fonctionnement de l'installation ne permettant pas de respecter l'application de certaines prescriptions de l'arrêté du 11 avril 2017 une étude spécifique a été conduite pour trouver les dispositions constructives qui permettront à ce que la cinétique d'incendie soit compatible avec :

- l'évacuation des personnes,
- l'intervention des services de secours
- la protection de l'environnement.
- Sans ruine en chaîne de la structure du bâtiment ni effondrement vers l'extérieur

Les dispositions aussi bien constructives que d'usage du bâtiment sont précisément décrites dans ce chapitre,

-Présentation générale des activités du bâtiment

Ce chapitre décrit les capacités de stockage du bâtiment en distinguant la nature des produits en fonction de leur classement ICPE.

Sur les trois étages du bâtiment le premier est constitué de la zone opérationnelle où sont réceptionnés, traités, dispatchés et réexpédiés les produits. Les étages deux et trois sont les zones de stockage dynamique. Des schémas et photos illustrent ce fonctionnement.

Sont présentées également les deux autres activités indépendantes du bâtiment de logistique : le cellule MOD dédiée à l'activité d'impression et la cellule bureaux.

-Les installations annexes et les infrastructures

Les installations décrites sont tout d'abord les installations de protection contre l'incendie avec le dispositif de détection et de déclenchement des extincteurs automatiques (Spinkler) ainsi que leur alimentation en eau à partir des réserves constituées à cet effet et le recyclage après épuisement de ces réserves des eaux recueillies dans le bassin étanche des eaux d'extinction incendie.

Sont décrites ensuite :

- la zone de charge d'accumulateurs,
- les installations de climatisation réversible
- les infrastructures routières de circulation et de parkings pour les différents types d'usagers.
- le gardiennage du site
- les différents réseaux d'électricité, de gaz et d'eau et pour cette dernière de ses usages et de ses rejets.

Commentaire de la commission : La notice descriptive du projet précise les dispositions constructives et l'usage qui sera fait des locaux.

Elle met en évidence les dispositions prises pour assurer la sécurité des zones d'exploitation du site.

La commission regrette toutefois que dans la localisation du projet ne figure pas les projets futurs connus comme le doublement de l'aéroport (qui sera dans le rayon d'affichage) et que ne soit pas évoqué ni les possibilités de transport en commun pour les personnels travaillant sur le site (projet

SYTRAL de desserte du pôle emploi de St Exupéry), ni les modes de transports alternatifs d'acheminement et de transports des marchandises

3.2.3. Résumé non technique - Etude d'impact

Ce document de 46 pages a pour objectif de donner une vue d'ensemble de l'étude pour un public non technicien.

En huit chapitres, il présente :

1. Le projet et son environnement
2. L'analyse de l'état initial
3. L'impact du projet sur l'environnement
4. Les raisons du choix du projet
5. Les mesures prévues pour supprimer ou limiter les impacts du projet sur l'environnement
6. La compatibilité du projet avec les différents plans
7. L'analyse des effets cumulés
8. Les conditions de remise en état du site après exploitation

Commentaire de la commission : Le résumé non technique de l'étude d'impact reprend les conclusions principales de chacun des thèmes environnementaux abordés dans l'étude.

Il décrit les activités du projet et en synthétise globalement les impacts sur l'environnement, ainsi que les mesures prévues pour éviter, réduire et le cas échéant compenser les effets.

Son information est satisfaisante et compréhensible par les différents publics.

Toutefois, quelques illustrations complémentaires notamment sur les voies d'acheminement et d'accès et les parkings) auraient encore facilité sa lecture. Il manque aussi l'analyse des effets cumulés des pollutions atmosphériques : celles potentielles liées au trafic supplémentaire lié au projet Goodman, celles du trafic automobile de l'autoroute, celles du trafic aérien de l'aéroport

3.2.5 Résumé non technique - Etude de dangers

Ce document de 35 pages correspond bien à ce que doit être un résumé non technique ;

En trois chapitres il présente :

- Le projet et son environnement
- Les objectifs de l'étude de dangers (L'incendie dans les différentes hypothèses de son développement et les effets toxiques potentiels)

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

-Les moyens d'intervention et de secours (Mesures organisationnelles, moyens de secours, besoin en eau et récupération des eaux d'extinction)

Commentaire de la commission : Le résumé non technique de l'étude de danger est clair pour un public non technicien, on peut regretter que le pétitionnaire ait considéré que l'incendie d'un poids lourd, véhicule léger ou car « comme un phénomène limité dans l'espace et le temps » et n'ait pas jugé nécessaire de l'étudier plus en détail (page 36 de l'étude de danger)

La commission regrette aussi que certains schémas par ailleurs fort utiles pour la compréhension soient trop réduits et difficilement lisibles (ex pages 6,8...).

3.2.6 Etude de dangers

Ce document comprend de 87 pages et de 13 annexes.

Après une présentation de la méthodologie employée pour mener l'étude conformément aux dernières réglementations en vigueur développe sur 6 chapitres (II à VII) l'analyse des dangers potentiels

II-L 'identification et la caractérisation des potentiels de dangers du fait des produits mis en œuvre, des équipements et des activités, des pertes d'utilités (électricité et eau), de l'environnement.

Concernant les produits mis en œuvre pouvant présenter un danger potentiel on trouve :

Des matières combustibles

Dans un volume maximal total de 320.000 m³ on pourra trouver pour un volume de 0 à 320.000m³ les produits suivants :

- des matières combustibles diverses (rubrique 1510)
- des papiers et cartons (rubrique 1530)
- des palettes (bois sec- rubrique 1532)
- des emballages plastiques (polymères- rubrique 2662)
- des polymères (matières plastiques à l'état alvéolaires ou expansés- rubrique 2663-1)
- des produits contenant au moins 50% de polymères (rubrique 2663-2)

Le caractère dangereux de ces produits combustibles est de différentes nature

- thermique
- toxique (fumées)
- opacité (fumées)
- polluante (eaux d'extinction incendie)

Des produits réglementés

Pas de produits classés toxiques dans le bâtiment ni de produits classés asphyxiant. Seuls des produits inflammables (gasoil) pour le fonctionnement de l'installation de sprinkler et des groupes électrogène et des aérosols utilisés pour

l'entretien seront stockés en quantité limitée dans le bâtiment avec des consignes spécifiques d'exploitation pour éviter toute atteinte à l'environnement et des armoires ignifugées pour les aérosols.

Des produits incompatibles pouvant provoquer des réactions violentes et incontrôlées

Aucun produit dangereux de ce type ne seront stockés dans le bâtiment hormis certains produits d'entretien en faible quantité et dans une zone dédiée.

Les potentiels de dangers présentés par les équipements et les activités

Quatre types de dangers sont évoqués :

- les installations de charge d'accumulateurs (batterie de technologie Li-ion) ne produisent pas de dégagement d'hydrogène et les robots disposeront d'un dispositif d'arrêt en cas de surchauffe

- les groupes réversibles de climatisation installés à l'extérieur ne contiendront des fluides frigorigènes ni inflammables ni toxique de type R404A R407C ou R134A

- les groupes électrogènes seront installés dans des locaux dédiés disposant de parois coupe-feu et seront alimentés à partir d'une cuve enterrée double parois avec détection de fuite et le remplissage des cuves se fera dans des zones de dépôtage aménagées étanches et permettant la de collecter d'éventuels épandages

- la circulation des poids lourds véhicules légers et les cars sur le site Outre les circulations, les phases de chargement déchargement sont étudiées pour ne pas présenter de potentiel de danger.

Potentiels de danger liés aux pertes d'utilités

Sont étudiés dans ce paragraphe la perte des utilités : l'électricité et l'eau et les dispositions prises pour y pallier

Potentiels de dangers liés à l'environnement

Ont été envisagés à ce titre

- le danger potentiel d'un site voisin (il n'y a pas de site ICPE voisins hormis la carrière),

- un accident de circulation (camion-citerne sur une des voies voisines du site dont A432 – distance du bâtiment au-delà de la zone de danger irréversible)

- un accident sur la voie ferrée (LGV uniquement passagers)

- un accident aérien probabilité de 10^{-4} à 10^{-6}

Potentiel de danger liés aux phénomènes naturels

Ont été envisagés à ce titre les dangers

- liés à la foudre : (Colombier-Saugnieu est considérée comme ayant une activité orageuse supérieure à la moyenne nationale : 2,7arcs/km²/an contre 1,5 au niveau national)
- liés au risque inondation : Aléas très faible au regard du risque remontée de nappe
- liés aux mouvements de terrain : En dehors de toute zone d'aléas d'après la cartographie du BRGM
- liés aux séismes : le site est implanté en zone de séisme 3, la réglementation prévue pour les constructions dans ce type de zone sera prise en compte

Identification des potentiels de dangers

Trois zones ont été retenues comme devant faire l'objet d'une analyse préliminaire des risques :

- le stockage de produits combustibles au sein de l'entrepôt et dans la cellule MOD
- les locaux de charge d'accumulateurs
- la circulation des véhicules sur le site

III-La réduction des potentiels de dangers

La réduction des potentiels de dangers repose sur trois principes :4

- la suppression ou la substitution des procédés et des produits dangereux par des procédés et des produits qui le sont moins. (Gasoil pour les sprinklers, les pompes et les groupes électrogènes).
- la réduction autant qu'il est possible des quantités de matière en cause. (Ne dépasseront pas les quantités autorisées).
- l'aménagement des zones de stockage (conformément aux textes réglementaires)

Elle repose également sur la mise en place de sécurités participant à la réduction des dangers :

- La réduction des dangers d'inflammation
Définition d'un plan ATEX et mesures organisationnelles comme les zones d'interdiction de fumer et les vérifications annuelles des installations électriques
- Les barrières liées aux pertes d'utilités :
 - l'électricité dont la coupure qui provoquerait l'arrêt de l'entrepôt est pallier par des moyens autonomes pour le fonctionnement des dispositifs de sécurités
 - l'eau : réserve d'eau prévue pour les sprinklers
- les barrières liées à la malveillance :
Le site sera entièrement clôturé avec un poste de garde occupé en permanence par des agents d'intervention. Il sera procédé par ailleurs à un contrôle des accès.

-Les moyens généraux de prévention

Formation du personnel avec exercice d'évacuation 4 fois par an
Consignes de sécurité (générales, règlement intérieur, consignes aux poste de travail, vérification périodique des équipements

-la conception de la plateforme :

Sont décrites dans ce chapitre les dispositions constructives notamment les barrières de protection pour la propagation du feu entre les différents bâtiments et les étages du bâtiment principal, les dispositions pour l'évacuation des personnels, les structures et parois extérieures le dispositif de désenfumage et la voie engin permettant l'accès à toute les faces du bâtiment

IV -L'enseignement tirés des accidents et incidents représentatifs sur ce type d'installation

Il ressort que le risque principal (97%) est celui de l'incendie dont la malveillance reste parmi les principales causes connues.

A noter toutefois que les causes ne sont connues que dans 12% des cas contre 41% pour l'ensemble des accidents industriels, dans 11% des cas une pollution atmosphérique est notée et dans 2,4% des cas une pollution des eaux souterraines et des sols.

Aucun accident impliquant les robots tels que ceux qui seront utilisés ne figure dans la base ARIA

VI-L'évaluation du risque incendie

Ce paragraphe décrit le principe de l'analyse des risques à partir des potentiels de dangers recensés.

Un tableau présente à partir des événements initiateurs pouvant générer des accidents majeurs ceux qui peuvent être exclus dans le cadre du projet

Sont traités de manière particulière les dangers liés à la circulation des PL et VL sur le site et notamment les camions approvisionnant le gasoil, le stockage des produits combustibles et les zones de charges d'accumulateurs.

En conclusion les événements redoutés sont :

- 1 -incendie dans la zone de convoyage (niveau P1
- 2- l'incendie de stockage de palettes de type 1510 ou 2662 niveaux P2 ou P3

VII-L'analyse détaillée des risques :

Après une présentation de la méthode mise en œuvre sont étudiés, avec des outils de simulation, successivement quatre scénarios d'un démarrage de feu :

- dans la zone de convoyage,
- dans les niveaux de stockage dynamique,
- l'incendie généralisé à l'ensemble de l'entrepôt et
- l'incendie de la cellule MOD

Sont également étudiés

- la modélisation des effets toxiques et de l'opacité,
- les distances des effets à mi-hauteur de flamme,
- la grille de présentation des accidents potentiels,
- les effets dominos
- les mesures de maîtrise des risques
- les dépenses liées à la sécurité dans le cadre du projet ;

-Les moyens d'intervention et de secours avec les mesures organisationnelles, les moyens de secours, les besoins en eau et la récupération de celles d'extinction d'incendie.

Commentaire de la commission : La commission note que parmi l'ensemble des phénomènes dangereux étudiés, un seul justifie d'être classé dans la matrice de criticité du ministère en charge de l'environnement, il s'agit de l'incendie généralisé pour ses effets toxiques et il est noté en gravité modéré et en occurrence « improbable »

La commission note que le pétitionnaire signale que toutes les dispositions sont prises pour qu'il n'y ait pas de ruine du bâtiment sur l'extérieur en cas d'incendie.

La commission note que les remarques de fond faites par INERIS sur les hypothèses ou les méthodes susceptibles de remettre en cause les conclusions du rapport (remarques de type « C ») ont pu être levées suite aux réponses apportées par l'ICF

Il reste des remarques de type « B » qui sont également des remarques de fond mais non susceptibles de remettre en cause les conclusions de l'étude d'ingénierie Elles auraient mérité pour certaines d'entre elles des réponses de l'ICF.

Quant aux remarques de forme de type « A » la commission en rajoute une : le renvoi pour traiter des chutes d'avion dans le tableau des excursions d'événements initiateurs est erroné il s'agit du chapitre II.4.2.3 et non du II 5.2.3. Elle souscrit par ailleurs à la remarque de la MRAe sur la nécessité d'évaluer l'impact d'un incendie sur l'activité de l'aéroport (cf. plus loin)

3.2.7 Documents graphiques

Il s'agit de 4 plans :

- le plan de situation à différentes échelles (Extrait de la carte IGN au 1/750000, et 1/25000 des parcelles cadastrales au 1/5000 et du plan du terrain au 1/2500)
- du plan de principe des réseaux au 1/750
- des élévations (2 planches) au 1/250

3.3. Avis de la MRAe

Ce document comprend de 13 pages.

La MRAe rappelle que son avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Ni favorable, ni défavorable, cet avis vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci, au travers des chapitres suivants :

- Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux :

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux du territoire concernés par le projet, sont :

- la limitation des déplacements motorisés et la préservation de la qualité de l'air : en effet, le projet va induire un trafic routier important d'environ 1000 poids lourds et 4400 véhicules léger par jour au pic d'activité ;
- la préservation de la ressource en eau : le site se situe au-dessus de la nappe fluvio-glaciaire ; le périmètre de cette nappe fait l'objet du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Est lyonnais dont l'objectif est la préservation quantitative et qualitative de la ressource ;
- la préservation de la biodiversité, du fait notamment de la présence d'espèces protégées, mais également de habitats et espèces plus communs ;
- la gestion des risques technologiques, dans un contexte aéroportuaire contraint par une servitude radar liée à l'activité aéroportuaire, une servitude de dégagements aéronautiques, le projet LGV Lyon-Turin et la continuité des activités du territoire.

La MRAe note que le sujet de la remise en l'état du site actuel repris des activités d'ISTAR n'est pas traité

- Qualité du dossier : l'étude d'impact est jugée insuffisante et l'évaluation environnementale incomplète : la MRAe en demande la révision formelle, elle précise que dans certains cas, les documents fournis en annexe permettraient de compléter l'analyse. La MRAe indique qu'il conviendrait de les intégrer ; elle expose son avis autour des quatre principaux points suivants :

1. Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et leur évolution :

Elle est réalisée pour l'ensemble des **enjeux** ; la MRAe considère que le dossier présente une description de l'état initial pour l'ensemble des thématiques environnementales; les principaux enjeux liés aux déplacements/transports/qualité de l'air et aux eaux souterraines sont identifiés. La MRAe rappelle les enjeux du PPA et note l'insuffisance de données locales de mesure de la qualité de l'air (point de mesure à 5 km du site). Sur la biodiversité, elle demande de vérifier la cohérence en regard aux demandes de dérogation déposées pour la destruction d'espèces protégées; elle interroge le pétitionnaire sur les risques technologiques liés à la proximité de l'aéroport ;

2. Description des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures de réduction, suppression, compensation

Le dossier traite l'ensemble des thèmes, mais quelquefois les traite de façon incomplète : il manque :

- l'analyse des impacts du trafic sur les émissions de gaz à effet de serre ;

- les mesures d'évitement de la destruction pour des espèces d'animaux à préciser y compris de périodes à éviter pendant la durée du chantier, ou de zones à aménagement différé (E01)
- l'aéroport et les mesures pour éviter la fermeture de l'aéroport

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

La MRAe recommande de compléter le rapport pour la présentation des différentes variantes envisagées, pour le bâtiment et les aménagements connexes (parking, bassin d'infiltration, voiries...) au regard de l'objectif de prise en compte de l'environnement et de mieux préciser, le choix du site en lien avec l'aéroport.

4. Indicateurs de suivi des mesures de réduction, limitation, compensation des impacts : la MRAe constate qu'il n'y en a pas : « *le dossier ne présente pas les principales modalités de suivi des mesures mises en place pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs potentiels* »

3.4. Réponse à l'avis de la MRAe

Un document de 9 pages répond à l'avis de la MRAe (n°2017-ARA-AP-00522) sur les 5 principaux chapitres du résumé de l'étude technique : présentation du projet et de son environnement, analyse de l'état initial, impact de l'établissement sur l'environnement, raisons de choix du projet et mesures prévues pour supprimer ou limiter les impacts du projet sur l'environnement.

Les réponses du pétitionnaire sont présentées dans la colonne de droite du tableau ci-après en regard des avis de la MRAe.

Résumé non technique de l'étude d'impact	Avis de la MRAe	Réponse Goodman à l'avis de la MRAe
Ce résumé a pour objectif de donner une vue d'ensemble, en reprenant notamment les conclusions principales de chacun des thèmes environnementaux abordés dans l'étude d'impact.	Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement du projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable.	Cette réponse à l'avis de la MRAe doit apporter des éléments de compréhension vis-à-vis des points soulevés par la MRAe
Chapitre 1 : présentation du projet et de son environnement		
<p>1.1. <u>Contexte de la demande</u> : développement d'une des parcelles du domaine aéroportuaire de Lyon-Saint-Exupéry localisée sur la commune de Colombier-Saugnieu, présentée par Goodman France et nécessitant l'obtention des rubriques relatives aux ICPE suivantes : 1510, 1530, 1532, 2662, 2663, 2910, 2925 et 4802 et IOTA 2.1.5.0. et 3.2.3.0.</p> <p>1.2. <u>Description du projet</u> : bâtiment principal unique dont les dimensions sont d'environ 359m de long sur 153m de largeur pour la partie exploitation logistique et cellule MOD et 232m de longueur sur environ 31m de largeur pour la partie bureaux.</p> <p>Elles sont séparées l'une de l'autre par un mur coupe-feu REI 120. La partie entrepôt, d'une hauteur de faitage de 18 m est elle-même divisée en zones :</p> <ul style="list-style-type: none"> - système de convoyage au niveau P1 sur une surface de 48795 m² ; - niveaux de stockage dynamique nommés P2 et P3 ; - cellule MOD aménagée sur un simple niveau sur une surface de 6225 m². <p><i>Figure : plan de masse du projet de bâtiment logistique avec légendes illisibles surface de parking pas indiquée</i></p> <p>1.3. <u>Activités sur les installations projetées</u> :</p> <p>1.3.1. <u>Activités de stockage</u> : le volume de stockage est estimé à 878 310 m³ et peut recevoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 112 000 tonnes (soit 320 000 m³) de matières combustibles ; - 320 000 m³ de papier et carton ; - 320 000 m³ de bois sec ; 	<p>Le projet relève de l'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement, compte tenu de la nature et du volume des activités. Par ailleurs, il s'inscrit dans le périmètre de l'autorisation préfectorale délivrée à la société Aéroports de Lyon qui autorise le rejet des eaux pluviales de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry et la réalisation des ouvrages de suivi nécessaires.</p> <p>Le projet présente les activités qui seront exercées sur le site, les phases de construction et d'exploitation du projet, <u>mais ne présente pas la démolition et le remise en état suite au départ de l'actuel occupant (IFSTAR).</u></p> <p><u>De plus, la description du bâtiment de stockage (châssis et vêtue) devrait être clarifiée et illustrée par des coupes transversales afin d'appréhender au mieux les caractéristiques particulières de la structure. Par exemple, les caractéristiques des vêtements ne sont pas tous clairement mentionnées dans l'étude d'impact.</u></p> <p>L'autorité environnementale recommande de compléter la présentation du projet dans l'étude d'impact en précisant son contour et ses caractéristiques.</p>	<p>L'étude d'impact s'inscrit dans le cadre du dossier environnemental qui contient une notice descriptive détaillée du projet, notamment de ses caractéristiques et des matériaux utilisés en façade (chapitre III, partie 1 du DAE). Du fait de la taille des plans de coupe et de façade, ces derniers sont insérés dans une partie dédiée (Partie 6 du DAE).</p>

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

- 320 000 m³ de polymères ;
 - 320 000 m³ de matières plastiques ;
 - 320 000 m³ contenant au moins 50% de polymères.
 Les quantités maximales ne se cumuleront pas ; seul un volume maximal de 320 000 m³ pourra être présent
 Le stockage de produits dangereux, à l'exception du carburant permettant l'alimentation de l'installation d'extinction automatique et des groupes électrogènes, n'est pas prévu dans la plateforme. Des produits d'entretien usuels seront stockés en faible quantité.

1.3.2. Activités du bâtiment :

- le niveau P1 est principalement dédié à une zone opérationnelle où les colis cheminent en particulier par le biais de convoyeurs et autres systèmes d'automatisation ;
- les niveaux P2 et P3 sont occupés par un stockage dynamique où des robots déplacent des étagères de 2,5 m de haut pour les diriger vers des chaînes localisées en périphérie ;
- la cellule MOD est principalement dédiée à une activité d'impression sur papier de différents grammages ; elle est entièrement indépendante de la partie exploitation logistique.

1.4. Classement des activités au sens de la nomenclature ICPE

1.5. Classement des activités au sens de la nomenclature IOTA

1.6. Localisation :

D'une superficie d'environ 21,35 ha le terrain d'assiette se trouve sur l'emprise de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry. Située à environ 20 km au sud-est de Lyon et à 3km au sud-ouest de la commune de Colombier-Saugnieu, cette parcelle est propriété de l'Etat et fera l'objet d'une occupation temporaire. Ce secteur est actuellement occupé par un centre d'essai où, sont réalisées des crash-tests sur des véhicules et par l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

Figure : localisation du projet sur la carte IGN

Chapitre 2 : analyse de l'état initial

2.1. Cadre géologique et hydrologique

La zone concernée par le projet s'insère dans la Plaine de Lyon, en rive gauche du Rhône et en aval de la confluence avec la Saône.
 La géologie du site est composée d'alluvions fluvi-glaciaires sablo graveleuses sur environ 42 m d'épaisseur, comprenant des galets, des graviers et du sable en% variable.

Gestion des eaux : l'étude d'impact présente finement l'état initial concernant l'enjeu de l'eau, particulièrement l'impact sur la nappe souterraine toutefois on peut regretter que certaines informations figurent en annexe du dossier, plutôt que dans le corps de l'étude, ce qui rend l'étude moins lisible. Compte tenu de la perméabilité forte du milieu, la nappe est très vulnérable.

<p>Le secteur n'intercepte aucun périmètre de captage public d'eau potable.</p>	<p>Le niveau d'enjeu retenu par l'exploitant est cohérent par rapport au territoire et au projet (projet qui est compris dans le périmètre du SAGE de l'Est lyonnais qui a pour objectif de rétablir l'équilibre quantitatif de la nappe).</p>	
<p>2.2. Sols Plusieurs diagnostics de pollution ont été menés sur l'entreprise de l'IFSTTAR et n'ont pas révélé d'impacts significatifs des sols.</p> <p>2.3. Climatologie</p> <p>2.4. Qualité de l'air environnant</p> <p>2.5. Bruit La parcelle est concernée par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport. La plateforme logistique est compatible avec ce dernier. Pour mesurer l'état sonore initial du site, trois points de mesures ont été effectués en limite de propriété et un point en limite des zones à émergence réglementée (ZER) la plus proche. Les niveaux de bruit mesurés ne sont pas identiques : aux périodes d'activité importante correspond le trafic qui sera le plus important sur le site et à celles de niveau plus calme correspond le trafic le plus faible sur le site. <i>Figure : plan du PEB</i> <i>Figure : points de mesures de l'état initial sonore</i> Les résultats montrent que les niveaux sonores en limite de propriété sont compris entre 51 et 59 db(A) en période diurne et entre 44 et 57db(A) en période nocturne.</p> <p>2.6. Milieu naturel La société <i>Biotope</i> a réalisé en 2017 un inventaire faune-flore sur la parcelle de l'IFSTTAR. Le terrain du projet Godman n'est pas concerné par un site Natura 2000, une ZNIEFF ou tout autre espace protégé. Il n'y a pas de zone humide sur le site ou son proche environnement. A noter toutefois une ZNIEFF en bordure Est de la parcelle. Trente-quatre espèces protégées ont été mises en évidence, ainsi que l'existence d'enjeux écologiques faibles pour six groupes taxonomiques et moyen pour un groupe taxonomique. Les principaux enjeux et contraintes sont relatifs aux oiseaux nicheurs et à la présence de secteurs buissonnats et arborés permettant leur reproduction</p> <p>2.7. Patrimoine Pas de périmètre de protection de monuments historiques ou de sites classés</p> <p>2.8. Paysages et émissions lumineuses Pas de sensibilité particulière du paysage dans la zone du projet.</p>	<p><u>Qualité de l'air</u> : ces données concernant l'air sont celles des stations les plus proches (Genas et Pusignan), situées à plus de 5 km de la zone du projet.</p> <p>L'état initial mériterait d'être développé sur ce point, le secteur faisant partie d'une zone identifiée dans le plan de protection de l'atmosphère de Lyon comme devant être amélioré au niveau de la qualité de l'air.</p> <p><u>Biodiversité, préservation faune/flore</u> : d'après le diagnostic aucune espèce végétale patrimoniale et/ou protégée n'a été observée lors des deux campagnes de prospection sur la zone d'étude. L'analyse de l'état initial a conduit l'exploitant à estimer, à juste titre, que les enjeux floristiques au sein de l'aire d'étude immédiate, sont faibles.</p> <p>En revanche, les enjeux faunistiques ont été jugés faibles à modérés du fait de l'identification de quelques espèces remarquables (oiseaux, hérisson d'Europe, amphibiens...).</p> <p>L'autorité environnementale recommande de détailler la justification des niveaux retenus dans l'étude d'impact, en cohérence avec les éléments présentés dans la demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées présentées en annexe 4.</p> <p><u>Patrimoine culturel</u> : les éléments présentés par l'exploitant paraissent proportionnés.</p> <p><u>Paysage</u> : le volet paysager est constitué de photomontage ou de photographie, sans commentaires. Il conviendrait de d'intégrer les principaux éléments dans l'étude d'impact et de les commenter ; cependant la qualification d'enjeu faible apparaît probablement adaptée.</p>	<p><u>Qualité de l'air</u> : le réseau Atmo-Auvergne-Rhône-Alpes ne dispose pas de stations au droit- de la zone de l'aéroport de Saint Exupéry ; c'est pourquoi aucune donnée spécifique au secteur n'a été fournie. Néanmoins, les deux stations mentionnées fournissent des informations représentatives de la zone.</p> <p><u>Biodiversité, préservation faune/flore</u> : les principaux éléments relatifs à la biodiversité ont été apportés au chapitre II 1.9. 5 de l'étude d'impact. Le détail est transmis dans le dossier de demande de dérogation présenté en annexe 4 de l'étude d'impact.</p> <p><u>Patrimoine culturel et paysage</u> : les caractéristiques du paysage sont fournies au chapitre II 1. 11 de l'étude d'impact. Le caractère dominant de l'environnement du projet est marqué par les installations de l'aéroport, notamment les pistes, la voie LGV et les axes routiers, ainsi que des terrains agricoles exploités à l'ouest et au sud.</p>

<p>2.9. <u>Infrastructures et réseaux</u></p> <p>2.9.1. <u>Réseaux et utilités</u></p> <p>a) <u>Réseau d'alimentation en eau</u> : L'eau potable est distribuée par le réseau de l'aéroport</p> <p>b) <u>Réseaux d'assainissement et d'épuration</u> : Les réseaux de la plateforme seront séparatifs. Les eaux vannes et usées issues des installations sanitaires du site seront collectées vers la station d'épuration de Jonage, au nord-est de l'agglomération lyonnaise. Les eaux pluviales des toitures seront dirigées vers un ensemble de deux bassins non étanches d'un volume de 4350 m³. Les eaux pluviales des voiries seront collectées dans un bassin de rétention étanche d'un volume de 5240 m³ relié à un bassin d'infiltration d'un volume de 3420 m³. Les eaux d'extinction d'incendie du bâtiment seront confinées dans le bassin de rétention étanche d'eaux pluviales pouvant recueillir jusqu'à 7460 m³ en plus de sa capacité initiale de 5240 m³. Une station de refoulement associée à un ouvrage de rétention étanche sera mise en place pour permettre de traiter ces eaux dans les ouvrages exutoires des eaux de voirie.</p> <p>c) <u>Electricité</u> : L'alimentation électrique du site sera assurée par ENEDIS.</p> <p>d) <u>Gaz</u> : L'alimentation en gaz de ville est assurée par GRDF. Il est à noter que le site ne sera pas alimenté en gaz.</p> <p>2.9.2. <u>Réseau routier, ferroviaire, fluvial et aérien</u></p> <p>a) <u>Axes routiers</u> : la zone d'étude est desservie par différentes infrastructures routières : - l'autoroute A432 passe au sud et à l'est de la parcelle, à environ 600m au plus proche ; - la RD29 orientée nord-sud longe la voie ferrée et dessert l'autoroute A432 ; Une étude d'impact trafic a été réalisée dans le cadre du projet ; elle est jointe en annexe de l'étude d'impact.</p> <p><i>Figure : zone d'étude sur l'impact du trafic</i> <i>Figures : cartes du trafic actuel matin, midi et soir, réalisée à partir de comptages automatiques.</i> Les trafics en section ne mettent en évidence <u>aucune congestion</u> sur le périmètre d'étude.</p>	<p><u>Déplacements</u> : une étude de trafic, au droit des principaux axes routiers susceptibles de desservir le site, a été réalisée dans le cadre du projet. L'étude qualifie de manière pertinente, le trafic à différentes heures de la journée et présente l'état de l'utilisation des transports en commun dans la zone et leur intégration dans le plan de déplacement urbain de la métropole lyonnaise.</p> <p>L'étude de l'état initial présente l'enjeu sur les déplacements comme important, ce qui au vu de l'ampleur du projet, semble pertinent.</p>	
--	--	--

<p>L'offre de transports collectifs existante à proximité est relativement faible. Elle comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le Rhône express avec son terminus à une distance de 5 km ; - la ligne de bus 1express, non exploitable en l'état par le site logistique, car située de l'autre côté de l'A432 <p><i>Figure : plan du réseau TCL</i></p> <p>b) <u>Transport fluvial</u> : aucune voie de transport fluvial n'est présente dans le projet.</p> <p>c) <u>Transport ferroviaire et aérien</u> : la voie LGV Rhône-Alpes LN4 longe le site à l'ouest. Elle permet la circulation des voyageurs entre la gare de l'aéroport et le sud de la France. La gare de Lyon Saint-Exupéry est située à environ 1,75 km au nord du projet.</p> <p>Il est à noter qu'un embranchement sera créé au sud-ouest de la parcelle dans le cadre de la future ligne Lyon-Turin.</p> <p><i>Figure : plan du projet de ligne Lyon-Turin.</i></p> <p>Enfin le site est localisé dans l'emprise de l'aéroport dont les pistes sont localisées à environ 1 km à l'est du projet.</p> <p>Aucune canalisation de transport enterrée n'est localisée à proximité du terrain concerné par le projet.</p>	<p><u>Gestion des risques technologiques</u> : le dossier décrit les infrastructures et aborde de manière pertinente le projet de ligne ferroviaire et ses contraintes liées à l'urbanisation future.</p> <p>En revanche, l'état initial aurait pu davantage présenter les contraintes liées à la proximité de l'aéroport.</p>	<p><u>Gestion des risques technologiques</u> : Les éléments relatifs aux contraintes générées par la proximité de l'aéroport sont présentés au chapitre II 2. 1. 2. De l'étude d'impact</p>
---	---	---

Chapitre3 : impact de l'établissement sur l'environnement

<p>Les activités et installations du projet pourront générer des impacts sur l'environnement ; ils sont synthétisés par domaine –eau, air, déchets, bruit – ci-après.</p> <p>3.1. Impact sur l'eau</p> <p>Le projet consommera l'eau de la ville pour les réseaux sanitaires, les espaces verts et l'extinction incendie. La consommation d'eau sera très faible (environ 15 m³ par an et par personne).</p> <p>Compte-tenu des rejets et des traitements mis en place, l'impact sur l'eau peut être qualifié de faible.</p> <p>3.2. Impact sur l'air et les odeurs</p> <p>Compte tenu de l'implantation du projet (à proximité d'axes routiers importants et de l'aéroport) et étant donné les faibles sources d'émissions atmosphériques potentielles du projet, l'impact sur l'air est faible et en l'absence de source d'odeur significative, l'impact du projet sur les odeurs est négligeable.</p> <p>cette affirmation n'est pas justifiée</p>	<p>L'impact sur la consommation d'eau potable est qualifié de faible.</p> <p><u>Déplacements et qualité de l'air</u> : dans l'étude de trafic, l'exploitant présente de manière claire l'évolution du trafic sur les différentes infrastructures. Des aménagements de voirie sont prévus.</p> <p>En ce qui concerne la qualité de l'air, aucune information n'est donnée sur les niveaux d'émissions générés par le projet, en situation de fonctionnement normal ou en cas d'incendie.</p> <p>Un réseau de car est projeté pour le ramassage des employés pour réduire l'impact lié au trafic, sans que davantage de précision soit apporté sur ses caractéristiques et sa mise en œuvre.</p> <p>L'Ae recommande de compléter l'analyse par une évaluation des impacts et termes de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre et de présenter plus clairement dans l'étude d'impact, les mesures pour les limiter.</p>	<p><u>Déplacements et qualité de l'air</u> : les émissions des véhicules respecteront les prescriptions de la directive n)88/77/CCE du 3 septembre 1977 concernant les émissions de gaz polluants provenant des moteurs diesel destinés à leur propulsion, ainsi que les normes de l'Union Technique de l'Automobile du motorcycle et du cycle (AUT), à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - NOx = 7 g/kwh - Co == 4,9 g/kwh - particules : 0,4 g/kwh <p>Afin de limiter ces émissions, comme expliqué au chapitre III 6.2., l'utilisateur du bâtiment sensibilisera ses employés à limiter l'utilisation des véhicules personnels, en promouvant le covoiturage, et encouragera à l'utilisation des transports en commun. Par ailleurs, des navettes de bus desservant le site sont envisagées ; des places dédiées aux emplacements d'arrêt et de stationnement de bus sont prévues avec un accès spécifique. De plus les poids lourds stationnés aux quais auront pour obligation de couper leurs moteurs, une zone d'accueil étant dédiée aux chauffeurs pendant toute la période de stationnement.</p>
--	---	---

<p>3.3. Impact du bruit L'environnement présente une ambiance sonore résiduelle importante due aux trafics aérien, ferroviaire et automobile présents à proximité immédiate du site. Les activités du projet susceptibles de provoquer du bruit seront principalement associées à la circulation des véhicules sur le site. Afin de prendre en compte cet impact, une modélisation acoustique a été réalisée en prenant en compte l'hypothèse d'un trafic maximal susceptible d'être enregistré sur le site. Selon les hypothèses retenues, aucun dépassement des seuils réglementaires n'est relevé en limite de propriété et en ZER pour les périodes diurnes et nocturnes. L'impact du bruit et des vibrations du projet est donc faible devant les émissions sonores générées dans les environs.</p> <p>3.4. Impact sur la gestion des déchets La plateforme logistique produira principalement des déchets industriels non dangereux et une faible quantité de déchets dangereux (déchets électriques, batteries, emballages souillés, boue de séparateur à hydrocarbures...). Le tri des déchets qui sera mis en place permettra d'en valoriser la majeure partie générée par l'activité du site. Ainsi, la gestion des déchets du projet permettra de garantir des impacts faibles sur l'environnement.</p> <p>3.5. Impact sur les sols et les eaux souterraines Les produits d'entretien seront limités en volume et stockés à l'intérieur des bâtiments, dans des zones dédiées et équipées de rétentions adaptées. Le fioul pour l'installation sprinkler sera stocké pour les essais en très faibles quantités dans des cuves aériennes. Les cuves alimentant les groupes électrogènes et les pompes du réseau de défense incendie extérieure seront à double paroi avec détection de fuite. Les déchets seront stockés dans des containers aériens. En cas de déversement accidentel de substances ou produits liquides durant leur manutention à l'extérieur, des produits absorbants seront tenus à la disposition dans les zones de transit et à proximité des zones de stockage. Les eaux pluviales de voirie feront l'objet d'un traitement par une cloison siphonnée et un séparateur à hydrocarbures. En cas d'incendie, les eaux d'extinction seront confinées sur site dans un bassin étanche. Ces eaux ne pourront pas générer d'impact. En conclusion, compte-tenu des mesures mises en place, le risque d'impact du projet sur le sol et le sous-sol est faible.</p>	<p><u>Gestion des eaux</u> : le dossier présente un possible impact en phase chantier sur les eaux souterraines en cas de déversement accidentel. En phase d'exploitation, le site ne générant pas d'eaux résiduelles industrielles, aucun impact n'est à prévoir. En revanche, compte tenu de l'imperméabilisation des sols, le projet peut avoir des impacts sur la recharge de la nappe phréatique ; aussi, l'ensemble des eaux pluviales sera infiltré par des bassins de décantation et d'infiltration, conformes aux préconisations du SAGE de l'Est lyonnais.</p> <p>L'étude aurait pu aussi évaluer l'impact indirect lié à la création du parking et à la venue des salariés en voiture.</p>	
---	--	--

<p>3.6. Impact des transports Les transports dus aux activités du projet représenteront un impact au trafic des axes routiers voisins permettant d'accéder au site. L'impact généré par le projet a été étudié via une étude spécifique, menée en prenant les hypothèses d'un trafic maximal qui n'existera qu'à l'issue de la montée progressive de l'activité sur site, soit à un horizon de deux ou trois ans. Cette étude montre que les impacts du projet sur l'écoulement du trafic au niveau des carrefours environnants est notable essentiellement sur le créneau horaire de midi. Aucune difficulté n'est constatée pour les périodes du matin et du soir. Afin de limiter les impacts, le département du Rhône s'est engagé dans la réalisation de travaux visant à réduire les effets sur les carrefours giratoires existants : - création d'un shunt (tourne à droite) entre la rue du Portugal (nord) et la D29 (ouest) ; - élargissement de l'entrée de la branche ouest à deux voies (en s'assurant d'avoir deux voies de circulation sur l'anneau)). L'impact sera limité sur les axes routiers voisins. La mise en place de mesures d'amélioration, telles que la mise en place de navettes de car par le futur utilisateur visant à réduire le trafic de véhicules légers, l'incitation au covoiturage et aux mobilités douces, ainsi que la mise en place d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) permettra de réduire cet impact.</p> <p>3.7. Impact de l'utilisation de l'énergie La source d'énergie principale est l'électricité qui couvrira les besoins énergétiques correspondant principalement à l'éclairage, à l'activité, au chauffage et au traitement de l'air du bâtiment ; ce dernier a été conçu afin de limiter les consommations énergétiques en intégrant des équipements suivant les meilleures techniques possibles. L'impact de l'énergie a donc un impact évalué comme faible.</p> <p>3.8. Impact sur le paysage, les émissions lumineuses et le milieu environnant Les émissions lumineuses générées par l'activité seront maîtrisées. Le projet disposera d'une surface d'espaces verts répartis sur l'emprise du site qui seront traités avec des espèces auto-suffisantes et non invasives. Au vu du diagnostic il apparaît que la parcelle présente plusieurs enjeux pour la biodiversité, notamment pour le crapaud calamite, les reptiles, les oiseaux et le hérisson d'Europe.</p>	<p><u>Biodiversité faune/flore</u> : l'étude d'impact décrit les impacts de manière très succincte et superficielle dans le chapitre « le paysage, les émissions lumineuses ».</p> <p>L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts et l'identification des mesures pour les éviter, les réduire et le cas échéant les compenser, sur l'ensemble des espèces et non sur les seules espèces protégées ; elle recommande également de présenter dans le corps de l'étude d'impact (et non dans l'annexe 4) les éléments principaux de cette analyse et de ces mesures.</p>	<p><u>Biodiversité faune/flore</u> : les mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont synthétiquement présentées dans l'étude d'impact au chapitre III 9.1. Elles sont décrites en détail dans l'étude Biotope jointe en annexe 4 de l'étude d'impact. De plus, un démarrage des travaux en septembre peut être envisagé afin d'éviter le mois d'août, ceci restant compatible avec le planning du projet.</p> <p>Les mesures de compensation concernent notamment la conversion permanente de certaines parcelles agricoles en prairies. Ce type de mesure de compensation a déjà été effectué auparavant sur la plateforme aéroportuaire. L'objectif est de compenser la destruction de certains milieux naturels animaliers lors de la construction d'un projet immobilier.</p> <p>Le principe de la mesure consiste à : - la création de nouveaux habitats prairiaux sur 20 à 25 ha au niveau d'un ensemble de parcelles actuellement cultivées ; - la gestion de la parcelle en fauchage tardif pour préserver la faune sauvage.</p> <p>Ainsi un ensemble de parcelles céréalières devra être converti en espace de prairies et entretenu suivant un mode favorable à la faune sauvage</p>
---	---	---

<p>Un dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées a été réalisé (en annexe de l'étude d'impact). Des mesures de compensation seront mises en œuvre. La modification concerne la conversion permanente de certaines parcelles agricoles en prairies pour compenser la destruction de certains milieux naturels animaliers lors de la construction du projet.</p> <p>Un ensemble de parcelles céréalières devra être converti en espace de prairie et entretenu selon un mode favorable à la faune sauvage (voir annexe III du dossier de demande de dérogation)</p> <p>La mesure consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création de nouveaux habitats prairiaux sur 20 à 25 ha au niveau d'un ensemble de parcelles actuellement cultivées ; - la gestion de la parcelle en fauchage tardif pour préserver la faune sauvage. <p>Du fait de la configuration du bâtiment, <u>une partie des façades sud et est, ainsi que la toiture, disposent de hauteurs supérieures aux valeurs limites fixées par la servitude.</u> Les façades concernées sont celles de l'entrepôt ; celles des bureaux et de la cellule MOD ne le sont pas ; cependant de fait elles le sont car elles forment avec la façade de l'entrepôt un dièdre mauvais pour le radar.</p> <p>Sur les façades sud et est, soumises aux ondes du radar de l'aéroport, des matériaux de type Danpatherm K7 permettant d'éviter la réflexion des ondes, seront mis en place. Les toitures seront réalisées de telle sorte qu'on s'éloigne le plus possible d'un angle de 90 degrés entre la toiture des bureaux/MOD et la façade de l'entrepôt. Ces dispositions ont été validées par des calculs réalisés par l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile</p> <p><i>Des illustrations sont apportées en partie 6 du dossier avec des plans de coupe et de façade</i></p> <p>3.9. <u>Impact sur le réseau Natura 2000</u> L'implantation du projet n'aura pas d'impact direct ou indirect sur le réseau Natura 2000 dont le site le plus proche est localisé à l'Isle Crémieu à 8,5km au sud-ouest de la parcelle.</p> <p>3.10. <u>Impact sur la santé humaine</u> Compte-tenu de la localisation des zones d'habitation les plus proches et des activités envisagées, l'impact du projet sur la santé humaine est faible.</p>	<p>(suite point précédent) : l'impact du projet sur le paysage n'est pas réellement étudié. L'étude d'impact indique que le projet respectera les prescriptions du PLU, mais <u>sans présenter l'impact de l'artificialisation des parkings et l'impact paysager d'un bâtiment de grande taille.</u></p> <p>Une réflexion sur la qualité des bâtiments et leur insertion dans le site mériterait d'être présentée.</p> <p><u>Gestion des risques technologiques</u> : le dossier identifie un éventuel impact du projet sur les servitudes liées au dégagement aéronautiques et les servitudes radars.</p> <p>Toutefois, les éléments du dossier sont, à ce stade, insuffisants. Par ailleurs, les études devant confirmer la compatibilité du projet avec la servitude radar de sont pas finalisées ; de plus, les impacts auraient mérité d'être davantage évoqués, tels ceux liés à l'exploitation de l'aéroport et poursuite de l'activité de l'aéroport en cas de sinistre majeur sur le site.</p> <p>L'analyse qualitative des scénarii d'incendie, réalisée dans l'étude de dangers, est approfondie, même si certains autres scénarios auraient pu être étudiés.</p> <p>La description des effets toxiques et de l'opacité auraient aussi mérité d'être clarifiés.</p> <p>Une synthèse des mesures envisagées pour limiter le risque de fermeture de l'aéroport en cas d'incendie, aurait été judicieuse.</p>	<p><u>Impact du projet sur le paysage</u> : le projet aura un impact conséquent dans le paysage depuis les voies publiques structurant son abord immédiat qui sera toutefois amené à s'atténuer au rythme de la construction des parcelles environnantes comprises dans le tracé LGV et la rue d'Espagne.</p> <p><u>Gestion des risques technologiques</u> : le dossier d'autorisation environnemental a été complété en présentant le matériau Danpatherm K7 qui sera sur les façades exposées aux ondes radar (cf. page 28 de la notice descriptive). De plus, même si la toiture des bureaux et de la cellule MOD ne sont pas dans l'emprise des servitudes radar, elles peuvent entraîner un effet de dièdre (onde qui rebondit sur la toiture, puis sur la façade et qui repart vers le radar dans la même direction). Afin d'éviter ce phénomène, ces toitures seront réalisées de telle sorte qu'on s'éloigne le plus possible d'un angle de 90 degrés entre la toiture des bureaux/MOD et façade de l'entrepôt.</p> <p>Ainsi, tous les moyens seront mis en œuvre pour réduire au maximum les impacts sur le fonctionnement du radar.. Ces moyens ont été validés par une étude réalisée par l'ENAC qui qualifie le niveau de perturbation sur le fonctionnement du radar comme acceptable, en présence des moyens prévus par Goodman.</p> <p>Par ailleurs, la description des effets toxiques et d'opacité d'un sinistre a été clarifiée dans l'étude de dangers. Il a été démontré que dans le cas très majorant d'un incendie généralisé du bâtiment, rempli au maximum de sa capacité de matières plastiques, aucun effet toxique ne serait observé sur les installations aéroportuaires (cf chapitre VI de l'étude de danger).</p> <p>La visibilité des avions atterrissant pourrait être altérée dans ce cas de figure, conduisant ainsi à la recommandation de mise en place d'une procédure pour informer l'aéroport afin de dérouter les avions pouvant être en approche. Il est à noter que la probabilité d'occurrence de l'accident qui nécessiterait la mise en pratique d'une telle procédure est faible.</p>
--	---	---

<p>3.11. Impact sur le climat Sur le site, les sources d'énergie qui seront utilisées, sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'électricité pour la climatisation, les installations techniques, l'éclairage, les postes informatiques, la charges des véhicules de manutention etc. - le diesel pour les motopompes du système sprinklage, des pompes du système de défense incendie extérieur et les groupes électrogènes. Toutefois cette source d'énergie sera utilisée ponctuellement lors des essais ou en cas de situation accidentelle. <p>Curieusement, il n'est pas fait état ici de la pollution générée par le trafic poids lourds et la circulation automobile induite.</p> <p>L'impact des installations sur du site sur le climat peut être qualifiée de faible.</p>		
Chapitre 4 : raisons de choix du projet		
<p>4.1. Choix d'implantation La démarche engagée par l'exploitant s'inscrit dans une stratégie à long terme. Le site étudié correspond en tout point au besoin du projet : localisation géographique accès immédiat à l'autoroute A432, desserte de l'aéroport par les transports en commun.</p> <p>Le nombre d'emplois attendu est supérieur à 1000 ; ce nombre d'emplois s'inscrit dans un contexte où le nombre de chômeurs à moins de 30 mn du site est de 120 000 personnes.</p> <p>Par ailleurs, la construction d'un bâtiment de 100M€ qui va durer 12 mois est également pourvoyeur d'activités économiques locales (de l'ordre de 600 personnes pendant 1 an).</p> <p>Le projet prévoit la construction de 1435 places de parking pour véhicules légers ainsi que la réalisation d'une gare routière permettant l'accueil de bus et de cars.</p> <p>La conception des bâtiments et des mesures envisagées contribuent à assurer des conditions pour que l'environnement ne soit pas impacté (la disposition du bâtiment a été modifiée afin de l'insérer dans le paysage environnant).</p> <p>Le projet s'est également attaché à prendre en compte l'ensemble des enjeux révélés par les inventaires écologiques. La démarche retenue a permis de limiter l'étalement urbain en économisant du foncier (emprise au sol de 60 000 m² pour 180 000 m² de surface bâtie) et l'analyse des impacts environnementaux ne contient pas d'éléments en contradiction avec le projet.</p>	<p>L'Ae recommande de compléter le rapport par la présentation des différentes variantes envisagées, pour le bâtiment et les aménagements connexes (parking, bassin d'infiltration, voiries...) au regard de l'objectif de prise en compte de l'environnement et de mieux préciser, au niveau du choix du site, le lien avec l'aéroport.</p>	<p>Le choix d'implantation du projet est décrit au chapitre IV de l'étude d'impact et au chapitre V de la partie « Justification de l'intérêt public majeur du projet ALPHA » du dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées.</p> <p>La conception a été menée sur la base de la prise en compte des différentes composantes de l'environnement du projet (présence de la ligne LGV, projet CAREX et absence de zones résidentielles).</p>

<p>4.2. Absence de solution alternative Les raisons suivantes ont conduit au choix de l'implantation sur l'aéroport de Lyon :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nécessité d'un grand terrain (plus de 20 ha), immédiatement disponible et introuvable ailleurs sur l'agglomération lyonnaise ; - absence de logements à proximité du site ; <p>Accès très proche de l'autoroute A432, sans traversée de zones habitées ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - site dédié à l'activité industrielle selon le schéma directeur de l'aéroport de Lyon ; - le site sur lequel la plateforme logistique sera construite va être libéré par l'IFSTTAR (qui l'occupait depuis plus de 30 ans) ; - le futur exploitant pourra utiliser le fret aérien dans les années à venir. <p>Les contraintes liées à la faune et à la flore ont été évaluées afin d'être prises en compte en amont afin de mettre en place les mesures d'évitement lorsque cela était possible ou mettre en place les mesures compensatoires au titre de la biodiversité.</p> <p>4.3. Variantes envisagées au projet Le terrain a été choisi de manière à ce que le projet soit compatible avec les règles d'urbanisme.</p> <p>Les limites du site ont été ensuite adaptées afin de prendre en compte les tracés des projets voisins : la ligne TGV Lyon-Turin et le projet CAREX.</p> <p>De plus, les bassins d'infiltration avec la mise en place d'un lit de sable ont été conçus en collaboration avec la DDT afin d'être en conformité avec la philosophie du SAGE Est lyonnais.</p>	<p>Indicateurs de suivi : le dossier ne présente pas les principales modalités de suivi des mesures mises en place pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs potentiels.</p>	
--	---	--

Chapitre 5 : mesures prévues pour supprimer ou limiter les impacts du projet sur l'environnement		
Principaux investissements et coûts liés à l'environnement :		
Investissements	Coûts (€HT)	
Mesures de réduction, compensation et suivi des impacts sur le milieu naturel.....	1000 000	
Bassins d'orage et d'infiltration.....	1 000 000	
Bassin de rétention des eaux d'incendie.....	950 000	
Séparateur hydrocarbures.....	300 000	
Vanne d'isolement.....	16 000	
Aménagement espaces et traitement paysager...	230 000	
Clôture.....	450 000	
Eclairage LED.....	500 000	
Sous comptage et gestion de l'énergie.....	120 000	
Total investissements 4 566 000		

Commentaire de la commission : la commission note que des compléments d'information ont été apportés par le maître d'ouvrage sur les thèmes principaux mis en exergue par la MRAe.

Ces compléments renvoient quelquefois à certaines études placées en annexe que la MRAe recommande d'intégrer dans le corps principal de l'étude d'impact.

A noter toutefois l'insuffisance de données sur l'état initial de la pollution de l'air, insuffisance justifiée par le pétitionnaire par l'absence de points de captage de la qualité de l'air sur la zone de l'aéroport par le Réseau ATMO. La commission remarque que sur les mesures pour limiter le risque de pollution de l'air, le pétitionnaire, qui n'évalue pas le coût d'un Plan de Déplacement Entreprises pour le personnel ni ne justifie le choix du transport routier des marchandises ; il n'évoque aucune solution de véhicules hybrides ou électriques ou autres.

La Commission recommande qu'un point de mesure soit mis en place aux abords immédiats du projet de plateforme et le chiffrage des mesures de réduction de l'impact sur la pollution de l'air en cohérence avec la politique territoriale et l'ampleur du projet.

4. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

4.1. Recensement des contributions recueillies

4.1.1. Contributions reçues lors des permanences

-Le 16 juin aucune personne ne s'est présentée

-Le 28 juin cinq personnes ont été reçues par le commissaire enquêteur de permanence :

-Mr SEURRE Jean-Georges (Voir contribution déposée sur le registre)

-Mr CEJARI Dominique président de l'Association (Bien vivre dans le Sud Est Lyonnais) (Voir contribution déposée sur le registre)

-Mme et Mr HUET (Voir contribution déposée sur le registre)

Mr VIDAL Paul Président de la Communauté de Commune de l'Est Lyonnais (CCEL) (Voir contribution déposée sur le registre)

-Le 11 juin sept personnes ont été reçues par le commissaire enquêteur de permanence

-Mr BERTOLUS Tanguy Président du directoire de l'aéroport Saint Exupéry Mr BERTOLUS était venu plus pour répondre aux questions de la commission que de faire part d'une contribution C'est ainsi qu'à la question : Y a-t-il des perspectives de fret aérien envisagé avec cet entrepôt logistique situé sur l'emprise même de l'aéroport ? La réponse a été non faisant remarquer que ce mode de transport lui paraissait trop onéreux pour de l'e-commerce

-Mme DURAND de Saint Bonnet de Mure et son Fils venus faire part de leur inquiétude par rapport à l'accroissement du trafic routier et de ses nuisances et de la crainte de voir se développer un trafic aérien supplémentaire à l'image de ce qu'Amazone envisage en créant sa propre compagnie d'aviation avec des avions cargo.

-Mme LAVEZZARI Evelyne présidente de l'Association ACENAS accompagnée d'une personne de l'association (Voir contribution déposée sur le registre)

-Mr SEGUIN et Mme PASCAL de la Mairie de Saint Laurent de Mure qui sont venus remettre un courrier du Maire avec la délibération de la commune (Voir délibération de la commune)

-Mr MARMONIER Pierre Maire de Colombier-Saugnieu (Voir délibération de la commune)

4.1.2 Contributions reçues par courrier au siège de l'enquête :

Deux contributions ont été remise sous forme de courrier le dernier jour de l'enquête :

-La lettre du maire de Saint Laurent de Mure accompagnant la délibération de sa commune

-la délibération de la commune de Colombier-Saugnieu remise par Mr le Mair

4.1.3. Contributions reçues sur le registre dématérialisé et/ou transmis par courriel sur l'adresse dédiée.

Quarante et une contributions ont été déposées sur le registre électronique soit directement soit via un courriel

4.1.4. Contributions notées sur les registres "papier"

- 9 contributions ont été inscrites sur le registre papier disponible au siège de l'enquête à la mairie de Colombier-Saugnieu

Au total ce sont 52 contributions qui ont été enregistrées compte tenu qu'il y a 6 doublons notamment pour des contributions identiques et du même auteur déposées sur le registre électronique et le registre papier. **Ce sont donc 46 observations qui sont à considérer comme recevables.**

4.2. Analyse et traitement des contributions

Sur les 46 observations recevables enregistrées 4 sont des avis favorables au projet.

La commission d'enquête a classé en 6 thèmes les observations recueillies, (une contribution pouvant comporter plusieurs thèmes)

Les thèmes sont :

-thème 1 :la procédure

-thème 2 : Les nuisances liées au trafic routier. 34 contributions en font état soit **72 %** des contributions. Les arguments portent surtout des nuisances en termes de pollution et de bruit que va générer ce trafic supplémentaire, et autour du risque de saturation des voiries.

(Les contributions qui évoquent ce thème sont notées d'un X dans la colonne correspondante, auquel est rajouté un commentaire pour certains d'entre elles.)

La contribution 38 de l'Association Fracture conteste de façon argumentée l'étude de trafic à laquelle il conviendra de répondre point par point. Elle souligne entre autres qu'il n'y a pas de données sur la méthode du comptage (un seul jour, une moyenne ?) et qu'il n'a pas été pris en compte le report de trafic de A6- A7 suite à la mise en œuvre de leurs déclassements

-thème 3 : Les nuisances liées au trafic aérien

Bien que l'utilisation de l'avion pour transporter des marchandises ne soit pas évoqué par l'investisseur, un grand nombre de contributions expriment les craintes de voir ce moyen de transport utilisé (Vols de nuit en particulier)

Sur les 30 contributions sur ce thème, 29 soulignent la nuisance et un est favorable au projet, préconisant l'utilisation de l'avion pour réduire le fret routier

-thème 4 : Les impacts sur la biodiversité et l'environnement naturel : concernent les craintes d'accroissement des impacts sur la nature, l'environnement et les espèces animales. 2 contributions seulement, mais la contribution n°50 de la LPO indique une étude d'impact insuffisante sur l'inventaire et la préservation ; elle justifiera d'une réponse point par point.

-thème 5 : les risques liés à l'eau pluviales et l'impact sur les sols : Les 3 contributions concernent l'importance de l'étanchéification des sols (bâtiment et parking), et la façon dont est traité la restitution des eaux de pluie vers la nappe. Est évoqué également le risque d'inondation par remontée de nappe.

-thème 6 : l'économie et l'emploi : Les observations qui relèvent de ce point font état du refus du e-commerce et surtout de craintes de mauvaises conditions de travail et

salariales dans ce type d'entreprises (7 contributions sont liées aux conditions de travail et d'emploi)

Auquel la commission a souhaité rajouter le **thème 7 risques technologique** bien qu'il ne soit pas ressorti des observations du public

Le tableau suivant résume l'analyse des contributions ventilés par thème, Il était joint au PV de synthèse que nous avons remis au maître d'ouvrage :

Analyse des contributions déposées sur registre papier ou par courrier

N° Nom Contributeur	Origine	Nuisances Trafic routier	Nuisances trafic aérien	Risque sur la biodiversité	Impacts négatifs sur la Gestion de l'eau	Economie Emploi	Procédure Inadaptée	Commentai res
1/F.Huet	St Bonnet	X	X					
2/I. Rouvière	Thil (01)	X	X		Gestion eaux pluviales ?			
3/D.Maillet	St Laurent	X	X					
4/Grimoud	Genas	X (+ report A6A7)	X					
5/N.Delorme	Jonage	X (+ report A6A7)	X					
6/C. Rembowski	St Laurent	X (+ report A6A7)	X			Flou au niveau des emplois	Enquête en période estivale !	
7/D.Gelin	St Bonnet	X	X			Peu d'emplois générés Entreprise Américaine à boycotter !		
8/M.Del - Maffeo	Jonage	X						
9/D.Pedreno (ACENAS)	St Pierre de Chandieu		X	X				
10/JCh.Venot	Heyrieux	Opposé au projet sans commentaires						
11/L. Tondotonati	Dagnieux	X	X					
12/M.Transy	St Bonnet	X saturation sur l'ensemble du réseau	X					
13/Kergozien	St Laurent			X				
14/M.Gron	Genas	X (+ferroviair e)	X					
15/G.Parrassi n	?	X	X					
16/François (ACENAS)	?	X	X					
17/V.Pommaz	Thil (01)	X	X		Gestion eaux pluviales ?			Protection zone Natura 2000 sur la commune ?
18/Ch.Garcia		X (+ferroviair e)	X					
19/Robert		X	X					
20/X	Avis favorable au projet							
21/I. Rouvière	Doublon (voir contribution N° 2)							

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

22/	Doublon (voir contribution n° 49)							
23/Plasse	St Laurent	X	X					
24/Cuvereaux	Grenay		X					
25/Fernandez	St Laurent	X						Contre l'extension des zones logistiques au détriment des espaces verts
26/Lambert	St Laurent	X	X					Demande de murs anti-bruit
27/Ch. Cobi	St Laurent							Moins d'espaces bitumés et bétonnés !
28/G. Bourgey	Grenay	X	X vols basse altitude sur Grenay					
29/C.Brisbart	Beynost (01)	X	X		Gestion des eaux pluviales ?	Entreprises de logistique =esclavagisme moderne cadences horaires salaires		
30/Pernot	St Laurent	X (+ferroviaire)	X					Gratuité pour A43 sur St Exupéry - Lyon
31/X		X (+ferroviaire)	X					Contournement de St Bonnet-St Laurent de Mure ?
32/Rzasa	St pierre de Chandieu		X				-Etude d'impact mandaté par Goodman =Juge et parti -Zone d'étude 2kms insuffisante -Demande un nouveau PEB aéroportuaire	
33/N.Maillet	?	X	X					
34/ JP. Vidus et S.Burcet	Heyrieux (38)	X	X				-Emplois précaires mal rémunérés peu d'impact sur l'économie locale -perte de valeur immobilière de leurs bien (locations)	
35/X	Colombier-Saugnieu	X					-Emplois peu rémunérés et peu enrichissants	Grand consommateur d'énergie recours limité aux énergies

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

								renouvelables
36/Martineau	St Bonnet	X	X					Pour un urbanisme plus respectueux de la nature
37/Gaillard	Heyrieux (38)	X	X				L'étude d'impact se doit d'être replacée dans le contexte particulier du Grand Est Lyonnais	
38/G. Renievier (Association FRACTURE)		X conteste de façon argumenté l'étude de trafic						<u>Cette contribution justifiera d'une réponse circonstanciée point par point</u>
39/A.Morand	?	Avis favorable au projet argumenté						
40/Association Unis pour Genas Groupe des élus unis pour Genas Mme Françoise Bergame Maire de Genas		X	Demandent qu'une partie des transports prévus en camions se fassent en aérien			Logique d'un site logistique près d'un aéroport		-Favorable au projet -Demande accélération du projet SYTRAL de TC
41/ LPO Rhône		Doubleton (voir contribution N° 50)						
42/JG.Seurre	St Laurent	X				- Met en péril le commerce local et l'industrie Française (produits en partie importés) - Consommation électrique très importante - investissement public (Mairie)		
43/D.Cesari Association « bien vivre dans le Sud Est Lyonnais »	Sud Est Lyonnais	X						-Demande suppression du péage pour accès aéroport par A43 et A432 -Demande échangeur complet du

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

							site sur A432 -Demande contrôle continu du respect des interdictions de circulation des PL -Demande dessertes TC -demande transport collectif entreprise bus électrique
44/Huet	Doublon Contribution N°1 registre électronique						
45/ Communauté de communes de l'Est Lyonnais (Délibération CCEL)	Est Lyonnais						Avis globalement favorable avec remarques dont certaines ne relèvent pas de l'objet de l'enquête (positionnement de CAREX...)
46 Association FRACTURE	Doublon Contribution N°38 registre dématérialisé						
47/ Unis pour Genas	Doublon Contribution N° 40 registre dématérialisé						
48/F. Artole M.Pinton et M.Jeannot		X			Plateforme intéressante économiquement		-Demande A432 sud et A43 Gratuit -Demande desserte SYTRAL
49/ACENAS		X	X	Etude d'impact incomplète et imprécise (Cf Avis MRAe)	Réalité du nombre d'emplois tant en quantité qu'en qualification		
50/LPO				Etude d'impact insuffisante concernant l'inventaire et la préservation des espèces			Contribution qui Justifiera d'une réponse point par point
51/Délibération Mairie Saint Laurent de Mure	St Laurent	X/Conteste la répartition modale du trafic domicile travail et des hypothèses	X/Approvisionnement du site par avion pas abordé -idem approvisionnement par train				-Avis Défavorable -Avant l'accueil de toute activité impactante demande :

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

		d'itinéraires qui seraient empruntés (péages) -Idem pour trafic PL (contrôle interdiction dans traversée agglo impossible)					Développement des transports en commun. A432 gratuite, protections phoniques des secteurs habités le long d'A432 et A43, verbalisation pour faire respecter les interdiction PL, trouver emplacement pour EURO CAREX au sein plateforme aéroportuaire dont le déplacement s'est fait sans concertation avec la commune
52/Délibération Mairie Colombier Saugnieu	Colombier Saugnieu						Avis favorable avec remarques : Pose le problème de la localisation de CAREX, la gratuité de l'A432, nécessité d'une réflexion sur le développement de voirie nouvelles sur le secteur

5. PROCES VERBAL DE SYNTHESE, REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

5.1. Le Procès-verbal (voir annexe 1)

Le PV de Synthèse a été remis en main propre au maître d'ouvrage le 18 juillet soit dans le délai de huit jours après la fin de l'enquête (11 juillet au soir)

Ce PV de synthèse figure en annexe du present rapport il fait l'analyse des observations recueillies en insistant sur la nécessité de faire une réponse circonstanciée sur deux

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

observations très précises Celle de l'association FRACTURE sur le problème du trafic routier et celle de la LPO sur des aspects environnementaux. Pour le reste la commission a insisté sur trois points précis :

- L'absence de scénarios alternatifs pour diminuer la pollution induite par un trafic de véhicules essence ou diesel, généré par l'activité du site
- L'absence de précision sur un trafic éventuel de fret aérien
- La possibilité d'utiliser les importantes surfaces de toitures et de parking pour produire de l'énergie électrique
- L'analyse du risque de perturbation du radar de l'aéroport lors de la construction du bâtiment ou en cas de destruction accidentelle des parois anti-réflexion des ondes radar.

5.2. La réponse du Maître d'Ouvrage (voir annexe 2)

Cette réponse nous est parvenue le 26 juillet par courriel. Elle fait un point thème par thème en apportant des précisions et des explications qui seront reprises et éventuellement commentées dans le chapitre suivant sur l'analyse des contributions reçues ;

6. ANALYSE DE LA COMMISSION SUR LES CONTRIBUTIONS RECUES ET SUR LES REPONSES DE GOODMAN

Dans ce chapitre l'analyse des contributions est faite suivant les différents thèmes auxquelles elles sont rattachées comme précisé dans le tableau du chapitre 4 précédent.

En préalable il paraît utile, d'une part de rappeler qu'il y a eu quatre avis favorables au projet comme cela a été dit, mais que d'autre part une très large majorité des observations défavorables remettent moins en cause la justification d'une telle installation sur ce site que les nuisances que va apporter le trafic généré par son activité. Elles suggèrent même des solutions pour réduire ces nuisances. Lesquelles, telles qu'elles sont exprimées, relèvent plus des collectivités concernées que du maître d'ouvrage (murs anti bruit, rendre efficace les interdictions de PL dans les traversées de village, péage sur A43 entre Lyon et Saint Exupéry gratuit...)

Le fait que ne soit pas connu le nom de l'exploitant de la plateforme a posé problème à bon nombre de contributeurs certains y voyant une intention afin de dégager la responsabilité de l'exploitant quant 'à l'utilisation qu'il fera de cette installation et notamment de l'usage qu'il pourrait faire de l'avion pour assurer certains frets. (Voir thème trafic aérien ci-dessous)

D'autres contributeurs ont nommé Amazone comme futur exploitant se faisant l'écho d'articles parus dans la presse locale.

La réponse de Goodman à cette question a été que « *l'utilisateur final n'a pas été nommé car la communication à ce sujet suit une procédure interne spécifique et en accord avec le planning global du projet* » ! (P8 du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse).

Avis de la commission d'enquête : la commission considère que ce projet de par sa nature correspond à une des vocations de la plaine de Saint Exupéry, telle qu'elle est définie dans la modification de la DTA de l'aire Métropolitaine Lyonnaise spécifique à cet espace et dans les différents documents d'urbanisme.

On peut s'étonner toutefois de la localisation de ce projet sur l'emprise du domaine aéroportuaire alors qu'il existe d'autres zones dédiées à l'activité logistique et qu'il n'est pas envisagé d'utiliser l'avion pour assurer le fret.

6.1-Analyse et réponses aux observations relevant du thème 1 :la procédure

Trois contributions relèvent de ce thème :

-Enquête publique en période estivale !! L'enquête publique s'est déroulée du 11 juin au 11 juillet avec un affichage dans la presse le 8 juin ; le mois de juin n'est pas considéré comme une période de vacances.

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

La mise à disposition d'un registre dématérialisé a permis par ailleurs au public de consulter 24H sur 24 et 7 jours sur 7 les dossiers d'enquête et de déposer des observations sans avoir à se déplacer.

Le nombre de contributions déposées en fin d'enquête, supérieur au nombre de contributions enregistrées pour des enquêtes similaires tenues en des périodes différentes, témoigne si besoin était que la période d'enquête n'a pas constitué une gêne pour le public

-Etude d'impact mandaté par Goodman =Juge et parti : La procédure est la procédure habituelle, il appartient au pétitionnaire d'élaborer son dossier y compris l'étude d'impact qu'il confie généralement à un cabinet spécialisé. Cette étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale auquel le maître d'ouvrage doit répondre. L'ensemble de ces trois documents : Etude d'impact, Avis de la Mission régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) et réponse du Maître d'ouvrage) font partie du dossier soumis à l'enquête

-Zone d'étude 2kms insuffisante : Cette zone est prise en compte pour les impacts liés au bâtiment et à son activité interne. Elle est de ce fait suffisante. Les impacts du au trafic sont à considérer sur le linéaire des axes empruntés et dépendent et du trafic et des dispositions particulières de ces axes (nature des voies, proximité de zones urbanisées et dispositifs de protection éventuels)

-Demande un nouveau PEB aéroportuaire : Ne relève pas de l'objet de l'enquête d'autant plus que le projet n'utilisera pas l'avion pour assurer les transports de marchandises.

-L'étude d'impact se doit d'être replacée dans le contexte particulier du Grand Est Lyonnais : L'étude d'impact s'instruit bien à partir de l'état existant de l'environnement

Avis de la commission La commission ne retient aucune des observations mettant en cause la procédure ou le périmètre de l'étude

6.2- Analyse et réponses aux observations relevant du thème 2 : Les nuisances liées au trafic routier

Trente-quatre contributions évoquent le problème des nuisances que va occasionner l'augmentation du trafic routier en termes de saturation des axes, de bruit et de pollution ;

6.2.1 Concernant la saturation des axes routiers :

Il a bien été noté l'aménagement des échangeurs de proximité envisagés par le Département notamment, mais les objections portent sur l'ensemble des autres axes et en particulier l'A432.

La question a été rappelée dans le procès-verbal de synthèse en demandant comment les trafics sur ces axes avaient été pris en compte dans l'étude figurant dans le dossier et si avait été intégré le fait que le trafic sur l'A436 allait être augmenté des reports du trafic de transit PL de A6-A7, du boulevard Laurent Bonneval et de la rocade est

Dans sa réponse au PV de synthèse Goodman précise la façon dont il a pris en compte le trafic existant à partir d'une campagne de comptage et indique qu'il n'a pas pris en compte l'impact du déclassement d'A6-A7, ni l'interdiction du trafic de transit PI sur le boulevard Laurent Bonneval et la Rode dont il dit avoir eu connaissance mais ne pas disposer d'éléments factuels sur l'horizon de la réalisation de ces dispositions. Il précise que cette volonté d'éloignement des véhicules en transit à l'horizon 2025 nécessiterait la réalisation de travaux d'infrastructures sur les itinéraires de contournement ...

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

Avis de la commission : La commission observe que l'A432 est actuellement loin de la saturation et que le trafic induit par l'installation du projet Goodman n'est pas de nature à le saturer. Il reviendra à l'autorité décidant de l'interdiction des trafics de transit sur les différents axes évoqués de prendre en compte les incidences que cela aura sur l'A 432.

6.2.2 concernant les nuisances occasionnées par l'augmentation du trafic routier (bruit et pollution)

Dans sa réponse au PV de synthèse Goodman indique qu'une modélisation acoustique prenant en compte le trafic maximal sur le site et présentée dans l'étude d'impact, a permis de démontrer la conformité réglementaire des émissions sonores du projet .de plus , les émissions atmosphériques générées par le projet son négligeables au regard de l'impact lié a la présence d'axes routiers importants à proximité.

La commission note

Que Goodman ne répond pas de façon très convaincante aux questions de la commission sur la recherche de solutions de nature à réduire les pollutions liées au trafic :

-Sur le trafic VL. Il retient simplement qu'il favorisera le co-voiturage, que des places seront pré-équipées de fourreaux pour implanter ultérieurement des bornes de recharge et que l'option carburant alternatif sera intégré dans la recherche d'une société de transport en commun pour les navettes bus mis à disposition par l'utilisateur final, ce que nous avons suggéré.

-Pour ce qui concerne le trafic PL aucune solution alternative n'est envisagée.

6.3- Analyse et réponses aux observations relevant du thème 3 : Les nuisances liées au trafic aérien

64,22% des contributions concernent le recours au fret aérien soit 30 observations sur 46.

Une seule contribution est favorable au projet (cf. n° 40 émanant de l'association Unis pour Genas, du groupe d'élus « unis pour Genas », et de madame Françoise Bergame, élue à Genas). Elle préconise l'utilisation du transport aérien pour réduire le fret routier avec un encadrement pour que les vols n'aggravent pas la situation des riverains.

La crainte d'une augmentation du trafic aérien et ses nuisances sonores et atmosphériques est largement exprimée et pour trois contributions (N°1,3 et 19), l'argument d'une stratégie à venir de développement des activités par le consortium Vinci est avancé.

12 contributions mentionnent leur crainte du recours aux vols de nuit. L'arrête du 10 septembre 2003 définit à l'heure actuelle des restrictions d'exploitation entre 23H 15 et 6H.

Le choix d'implantation à proximité de l'aéroport peut justifier en effet le recours au fret aérien. Il est d'ailleurs indiqué dans le dossier du permis de construire, plus précisément dans la note de présentation (PE2/6) que le site constitue un emplacement optimal par ses espaces en cours de requalification offrant d'importantes surfaces et par sa proximité immédiate de la plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

Exupéry permettant d'envisager le recours au fret aérien. Par ailleurs, l'étude d'impact annonce dans son annexe 5 (page 89) que le futur exploitant pourrait utiliser le fret aérien dans les années à venir.

Il s'agit de deux mentions rédigées au conditionnel et dans le cadre d'une évolution future des acheminements des produits. Or le dossier soumis à enquête ne concerne qu'un projet présentant un mode d'exploitation du site via le trafic routier. La commission d'enquête a souhaité lever le doute et a consacré un thème spécifique aux nuisances liés au trafic routier dans le procès-verbal de synthèse adressé au pétitionnaire. Elle a demandé des précisions sur le recours ou non à ce type d'acheminement, son importance et son impact sur le trafic de nuit de l'aéroport. Le Président du Directoire ayant indiqué oralement que ce mode de transport était trop onéreux pour des activités du e-commerce.

Le pétitionnaire dans son mémoire en réponse joint au rapport de la Commission d'enquête lève les interrogations et explique « que le choix de la localisation a été porté uniquement par la disponibilité du foncier à proximité à Lyon et que le projet sera exclusivement connecté au réseau routier ; l'ensemble des produits arrivant et repartant seront transportés par poids lourds, dont le trafic a été étudié par le biais d'une étude dédiée ; Il ne sera pas fait usage du trafic aérien. A ce jour, le projet ne sera donc pas la source de trafic aérien supplémentaire sur l'aéroport de Lyon SAINT Exupéry ».

La commission prend acte, qu'il n'y aura pas de recours au trafic aérien. Elle estime qu'une telle éventualité remettrait en cause l'étude d'impact en matière de nuisances sonores et atmosphériques et dans ce cas nécessiterait, s'agissant d'une modification substantielle des conditions d'exploitation, une nouvelle enquête publique comportant une étude dédiée définissant les nouvelles conditions d'acheminement des produits en entrée et en sortie et leurs nouveaux impacts environnementaux.

6.4- Analyse et réponses aux observations relevant du thème 4 : Les impacts sur la biodiversité et l'environnement naturel

Quatre observations relèvent de ce thème, dont celle de la LPO.

6.4.1. Impacts sur les espèces protégées :

Rappel : les inventaires relèvent la présence d'espèces protégées d'intérêt, comme le crapaud calamite, deux espèces de chiroptères utilisant l'aire comme zone de chasse et des oiseaux dont la très rare outarde canepetière et l'oedicnème criard.

Le principe de la mesure de protection consiste à la création de nouveaux habitats prairiaux sur 20 à 25 ha au niveau d'un ensemble de parcelles actuellement cultivées et à la gestion de la parcelle en fauchage tardif pour préserver la faune sauvage.

La démarche Eviter-Réduire-Compenser semble bien respectée et les mesures compensatoires suffisantes, d'où un avis favorable sous conditions du Conseil national de protection de la nature pour la destruction d'espèces protégées.

Toutefois, l'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts et l'identification des mesures sur l'ensemble des espèces et non sur les seules espèces protégées.

6.4.2. Impacts sur l'environnement :

Enquête unique (permis de construire et autorisation ICPE) pour la société Goodman sur le domaine aéroportuaire de Saint Exupéry Dossier TA : E18000090/69[Tapez ici]

NB : la commission ne dispose pas d'éléments suffisants sur la localisation des sites et des axes routiers concernés par la distribution de la plateforme logistique projetée ; s'agit-il d'installations existantes ou de construction d'entrepôts nouveaux ?

S'il est indéniable que l'important projet, dit « Bâtiment logistriel » présenté par la société Goodman, présente des atouts en termes d'emplois et d'emplacement (à proximité de la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint Exupéry et de l'autoroute), il présente l'inconvénient majeur de développer de façon considérable le trafic routier :

- acheminement des marchandises par camions (jusqu'à 1000 camions par jour)
- transport du personnel par véhicules à essence ou diesel (jusqu'à 4400 véhicules/jour)

Les commentaires du pétitionnaire sur les aspects réglementaires liés à l'émission de particules polluantes laissent à penser que ces véhicules seront à essence ou diesel ; rien n'indique qu'il envisage que des véhicules hybrides ou électriques puissent être utilisés. Le nombre de ces véhicules à essence ou diesel prévu dans le parking est considérable (1600 environ au total). La commission constate que Goodman n'a pas étudié de solutions alternatives à ce scénario.

De plus, afin de produire une énergie au moins à la hauteur des prévisions de la consommation électrique, l'installation de panneaux photovoltaïques sur la cinquième façade n'est pas prévue, en tout cas pas dans l'immédiat, alors que le bâtiment projeté est très énergivore.

Avis de la commission d'enquête :

Ce choix du pétitionnaire de retenir uniquement des moyens de déplacement traditionnels (PL et VL essence ou diesel) contraste avec l'aspect novateur du fonctionnement interne de l'entrepôt logistique (robotisation). En s'inscrivant dans une démarche de développement durable, la mise en place de solutions de transport innovantes, aurait pu contribuer efficacement à la réduction de la pollution au dioxyde d'azote.

La commission recommande d'établir un scénario de réduction de l'impact sur la pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre, à la fois sur les modes de transport des marchandises et de transport collectif du personnel ; ce dernier pouvant être envisagé dans le cadre d'un partenariat avec les autorités organisatrices locales et les entreprises existantes sur le site de Saint Exupéry.

Par ailleurs, la mise en place de capteur à proximité du bâtiment permettrait de suivre l'évolution de la qualité de l'air (en cohérence avec le PPA de Lyon dont l'objectif est de moins 40 à 50 % en particules et dioxyde d'azote).

6.5-Analyse et réponses aux observations relevant du thème 5 : les risques liés à l'eau pluviales et l'impact sur les sols :

Trois observations portent sur la gestion des eaux pluviales.

Rappel : les réseaux de la plateforme seront séparatifs. Les eaux vannes et usées issues des installations sanitaires du site seront collectées vers la station d'épuration de Jonage, au nord-est de l'agglomération lyonnaise. Les eaux pluviales des toitures seront dirigées vers un ensemble de deux bassins non étanches d'un volume de 4350 m³. Les eaux pluviales des voiries seront collectées dans un bassin de rétention étanche d'un volume de 5240 m³ relié à un bassin d'infiltration d'un volume de 3420 m³. Les eaux d'extinction d'incendie du bâtiment seront confinées dans le bassin de rétention étanche d'eaux pluviales pouvant recueillir jusqu'à 7460 m³ en plus de sa capacité initiale de 5240 m³. Une station de refoulement associée à un ouvrage de rétention étanche sera mise en place pour permettre de traiter ces eaux dans les ouvrages exutoires des eaux de voirie.

Le projet étant, d'une part, situé dans le périmètre du SAGE de l'Est lyonnais qui a notamment pour objectif de rétablir l'équilibre quantitatif de la nappe et, ayant d'autre part une forte emprise au sol, dossier identifie la gestion des eaux pluviales comme un enjeu fort.

Avis de la commission d'enquête :

Le niveau d'enjeu retenu par l'exploitant est cohérent par rapport au territoire et au projet ; aussi, excepté les précautions à avoir pendant le chantier, la commission n'a pas d'observations particulières à formuler.

6.6-Analyse et réponses aux observations relevant du thème 6 : l'économie et l'emploi :

10 observations ont été recensées sur la thématique de l'emploi.

Sur le nombre d'emplois : deux contributions soutiennent le projet qui est considéré comme une chance pour l'agglomération. Cinq observations annoncent des chiffres allant de 1000 à 3000 emplois ou contestent les chiffres annoncés.

Le dossier relatif à la procédure « installation classée » mentionne que le site peut accueillir jusqu'à 1725 personnes simultanément (présentation générale page 12) avec des postes cadencés suivant les 3*8.

C'est le dossier concernant le permis de construire qui donne plusieurs éléments chiffrés : 1435 places de stationnement sont attribuées au personnel et aux visiteurs professionnels et cette grande capacité permet de gérer les pics d'activité induits par les changements de poste (page 28 de la note de présentation).

Le chapitre relatif à l'hygiène et la sécurité (PE4 page 10 et suivantes.) est plus précis en matière d'emplois et donnent une répartition de personnels par espace avec une capacité d'accueil de 1486 personnes membres du personnel dont 50% d'hommes et 50% de femmes.

C'est ce chiffre qui peut être retenu en matière d'effectifs au regard du dossier.

Le pétitionnaire dans son mémoire en réponse mentionne « plusieurs centaines de personnes » sans autre information complémentaire qui aurait été appréciée par la Commission.

Sur les conditions de travail : trois contributions font référence à la société Amazon et dénoncent ses mauvaises conditions de travail.

Il convient ici de signaler ici que la Commission s'est interrogée sur l'absence d'informations de l'utilisateur final de la construction dont le nom ne figure pas dans les dossiers soumis à enquête. Le pétitionnaire interrogé par ses soins a expliqué que l'absence de nomination à ce jour dépend d'une procédure interne spécifique de communication en accord avec le planning global du projet.

Le chapitre relatif à l'hygiène et la sécurité permet de constater que les dispositions réglementaires seront appliquées conformément à la législation française du travail pour les équipements sanitaires, l'accessibilité Handicapés, l'éclairage des locaux, le bruit selon la zone de travail, les consignes de sécurité et la vérification des équipements.

Sur la qualification des emplois : quatre observations font état d'emplois précaires et partiels, insuffisamment rémunérés et peu épanouissants. S'agissant d'un site dédié à des activités logistiques, les opérations de stockage des marchandises, d'acheminement, de tri et leur contrôle, de préparation de commandes et de leur expédition requièrent des postes de travail correspondant aux tâches précitées. A noter également une activité d'impression et des recrutements pour le gardiennage.

Sur la perte de valeur mobilière des habitations à Heyrieux compte tenu de nuisances à venir : le pétitionnaire a confirmé qu'il n'aura pas recours au fret. La commune n'est pas concernée directement par l'A432, considérée par l'exploitant comme atout majeur de sa localisation.

Sur les incidences sur l'économie locale

Une contribution (N°42) dénonce la mise en péril du commerce local et s'oppose aux importations de produits pouvant concurrencer l'industrie française. Le dossier. Ce nouvel apport d'activités va engendrer de nouveaux emplois, ce qui œuvre en faveur d'une dynamisation du tissu local.

Les investissements publics estimés trop coûteux visent à prévenir une saturation du trafic, ce qui relève compte tenu des voies impactées des compétences du Département en matière de voirie.

Sur la forte consommation d'énergie électrique

Le pétitionnaire sollicité par la Commission sur ce point a précisé que le bâtiment a été dimensionné pour pouvoir accueillir des panneaux photovoltaïques en toiture sur les bâtiments exploités afin d'optimiser sa consommation d'énergie électrique.

La Commission aurait souhaité plus de précisions sur le nombre d'emplois : elle retient néanmoins que leur nombre sera de plusieurs centaines ce qui est positif en matière de créations d'emplois, quelle que soient leurs qualifications.

Elle retient que la conception du bâtiment a anticipé la pose de panneaux photovoltaïques pour contribuer à la production d'énergie électrique nécessaire au fonctionnement de l'installation. Leur présence n'a toutefois pas été prise en compte dans l'étude de danger ce qui nécessitera un dossier complémentaire

Elle considère que les investissements et les dispositions à prendre sur les voiries existantes ou à créer tel que suggérés par le public relèvent des collectivités concernées (Gratuité de A43 entre Lyon et Saint Exupéry- dispositif de contrôle en continu du respect des interdictions de PL en transit dans les villages, murs anti-bruit...), et non du maître d'ouvrage du projet.

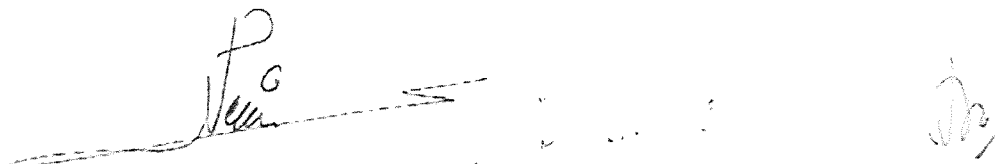
La commission d'enquete

Lyon le 10 Août 2018

Serge ALEXIS

Marie Jeanne COURTIER

Georges TABOURET

The image shows three handwritten signatures in black ink. The first signature on the left is 'Serge Alexis', written in a cursive style with a large 'S' and 'A'. The middle signature is 'Marie Jeanne Courtier', also in cursive. The third signature on the right is 'Georges Tabouret', written in a more compact cursive style.

Président

