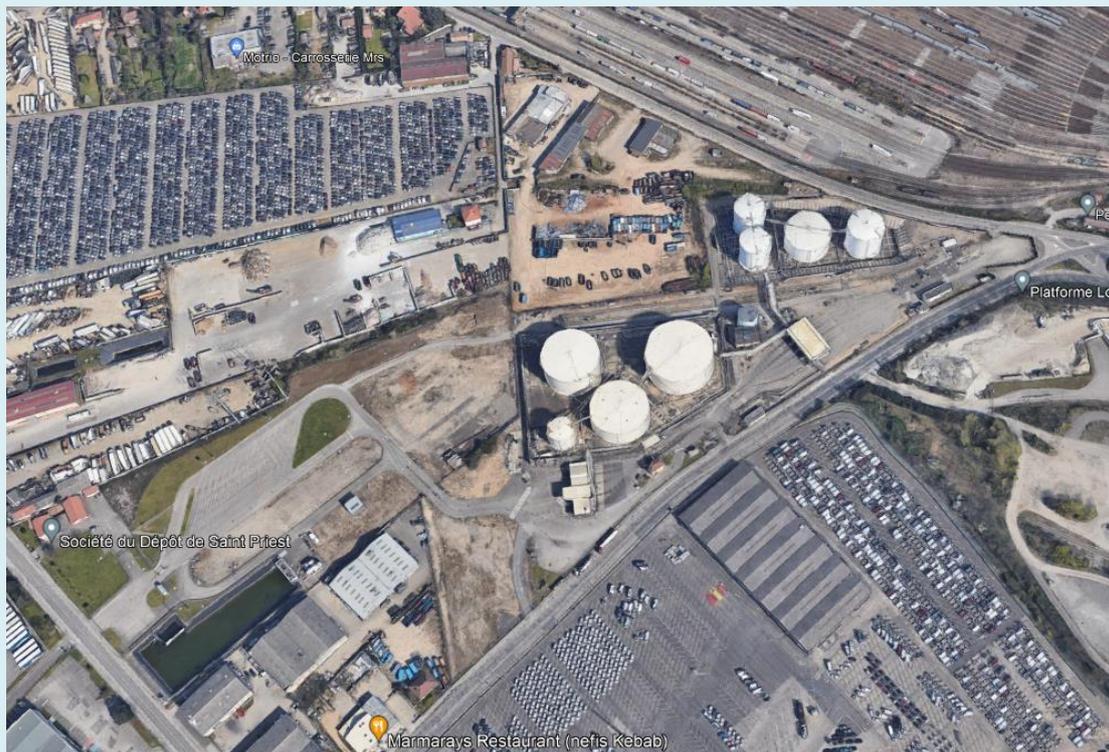


**PREFECTURE DU RHÔNE
TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON**

Enquête publique unique portant sur la demande d'autorisation environnementale présentée par la Société du Dépôt de Saint-Priest en vue d'une extension du dépôt de produits pétroliers à Saint-Priest et sur la demande d'institution de servitudes d'utilité publique autour de l'installation.



Vue aérienne du site et de l'environnement proche – Vue aérienne Google Earth

Enquête publique du mardi 2 mai au mardi 13 juin 2023 inclus

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

**DECISION DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON
n° E 23000039/69 du 17 mars 2023**

ARRÊTE PREFECTORAL n° DDPP-SPE 2023-63 du 30 mars 2023

**CONCLUSIONS ET AVIS SUR
LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

13 juillet 2023

1 – IDENTIFICATION

Identification de l'Autorité organisatrice

La présente enquête publique est organisée par la Direction Départementale de la Protection des Populations – 245 rue Garibaldi à Lyon 3^{ème} (adresse postale : 69422 Lyon cedex 03)

Autorité Inspection technique ICPE : DREAL UD/UD-R/RT, 63 avenue Roger Salengro à 69100 VILLEURBANNE

Identification du pétitionnaire

La demande est présentée la Société du Dépôt de Saint-Priest.

Adresse de l'installation :

113, chemin du Charbonnier - CS 50159 – 69803 Saint-Priest cedex

Siège social :

113, chemin du Charbonnier 69800 Saint-Priest

Siège administratif :

33, avenue de Wagram 75017 Paris

Forme juridique :

Société par Actions Simplifiées au capital de 3 812 500 €

Mairie « Sièges de l'enquête »

Mairie de Saint-Priest – Service Urbanisme et aménagement – Foncier/risques

Hôtel de Ville - 14, Place Charles Ottina 69800 Saint-Priest

2 – OBJET DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique unique est organisée dans les formes prescrites par les textes exposés plus loin,

- sur la demande d'autorisation environnementale présentée par la société SDSP en vue d'étendre les capacités de stockage et la nature des produits pétroliers sur le site déjà autorisé qu'elle exploite à Saint-Priest ;
- sur la demande d'institution de servitudes d'utilité publique autour de son site industriel selon les prescriptions et le périmètre fixés par le Préfet du Rhône par arrêté n° DDPP-DREAL 2023- 17 du 25 janvier 2023.

S'agissant d'une enquête unique portant sur deux procédures, j'établis, conformément aux prescriptions de l'article L123-6¹ du Code de l'environnement :

¹ Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des consultations du public initialement requises.

- un rapport d'enquête unique ;
- un rapport séparé de conclusions et avis pour chacune des deux procédures, « autorisation environnementale » et « institution de servitudes d'utilité publique »

Le présent rapport de conclusions et avis concerne la procédure de demande d'autorisation environnementale.

3 – LE PROJET

Activités actuelles du site :

L'activité principale de SDSP est la réception, le stockage et l'expédition d'hydrocarbures liquides de 1^{ère} et 2^{ème} catégorie (catégorie B et C), produits pétroliers de grande consommation. Les hydrocarbures n'appartiennent pas à SDSP, mais sont la propriété des clients qui commandent directement le transport de leurs produits à la Société du Pipeline Méditerranée-Rhône – SPMR.

Le transport des carburants est assuré par des transporteurs indépendants affrétés par les clients.

Un raccordement ferré est également présent sur le site.

Le site SDSP représente une superficie totale de 82 226 m² et une capacité de stockage d'environ 95 000 m³

Activités projetées :

Le trafic aérien devant s'orienter vers l'utilisation de carburants plus performants en termes de protection de l'environnement, SDSP projette d'accompagner cette évolution et d'augmenter son activité en la diversifiant par un élargissement de la gamme des produits gérés sur son site.

L'objectif de ce projet est également d'accompagner le changement de logistique locale en termes d'approvisionnement en carburant.

Les installations nouvelles comprendront en particulier :

- 5 réservoirs de stockage de liquides inflammables à double paroi d'environ 5 000 à 15 000 m³ ;
- 1 poste de chargement camion 4 pistes distinctes ;
- l'adaptation du poste wagon de chargement/déchargement ;
- différentes unités propres à permettre le bon fonctionnement de ces installations principales : unité de récupération des vapeurs, zone de stockage d'additifs associée aux nouveaux postes de chargement, pompes, adaptation du réseau électrique, etc.

4 – LE CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique a été prescrite par arrêté DDPP-SPE 2023-63 du 30 mars 2023 de Madame la Préfète du Rhône, sous signature par délégation de Madame la Directrice départementale de la protection des populations, au titre du Code de l'environnement notamment ses articles L.123-2 et suivants, L.515-8, L.515-37, R.123-1 à R.123-27 et R181-36 à R.181-38 et R.515-91 et suivants.

5 – L'ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

L'enquête a duré 43 jours, du mardi 2 mai au mardi 13 juin 2023 inclus, conformément à l'article L515-37 du Code de l'environnement qui prévoit une durée minimale d'enquête de 6 semaines dans le cas où une demande d'institution de servitudes d'utilité publique est associée à une demande d'autorisation environnementale.

Les moyens réglementaires d'information du public ont bien été respectés, notamment l'affichage sur la commune concernée – Saint-Priest – et les avis dans la presse locale – Journaux « Le Progrès » et « Le Tout Lyon »

L'arrêté préfectoral indiquait quatre dates de permanences du Commissaire enquêteur :

- mercredi 10 mai de 14 h à 17 h ;
- jeudi 25 mai de 9 h à 12 h ;
- lundi 5 juin de 9 h à 12 h ;
- mardi 13 juin de 14 h 30 à 17 h 30.

En outre, conformément à l'article L515-37 du Code de l'environnement, une réunion publique a été organisée par le Commissaire enquêteur le lundi 22 mai 2023 en mairie de Saint-Priest.

6 – LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Après avoir :

- étudié l'ensemble des pièces du dossier d'enquête ;
- rencontré Monsieur Pierre VIALTEL, Directeur du site, et échangé longuement avec lui au cours d'une réunion en ses locaux ;
- visité intégralement le site du projet en sa compagnie ;
- échangé téléphoniquement avec l'inspecteur de l'environnement chargé de l'instruction du dossier à l'unité départementale de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) ;
- organisé et tenu une réunion publique, en étant accompagnée de Monsieur Pierre VIALTEL et de ses collaborateurs, ainsi qu'un représentant de la société Rubis Terminal, des représentants de l'unité départementale de la DREAL et des représentants de la municipalité de Saint-Priest (Cf. : voir compte-rendu de cette réunion dans le rapport d'enquête) ;
- tenu les permanences fixées par l'arrêté préfectoral ;
- analysé les observations formulées ;
- remis et commenté le procès-verbal de synthèse des observations à Monsieur Pierre VIALTEL ;
- étudié le mémoire en réponse qu'il m'a transmis en retour,

j'ai rédigé un rapport d'enquête présentant le projet, son cadre juridique, le dossier d'enquête, relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations formulées.

Ce rapport fait l'objet d'une présentation séparée des présentes conclusions.

Mon analyse et mon avis sur la demande d'autorisation environnementale présentée par la société SDSP sont exposés ci-après :

ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Sur le dossier

Le dossier d'enquête présente l'ensemble des pièces demandées par la réglementation et semble ainsi complet. Il est d'une lecture relativement aisée, car il est bien composé, illustré de plans et de photos et globalement rédigé dans un style clair. Le résumé non technique est synthétique et se lit facilement. Je considère ce dossier comme étant de qualité.

Cependant, la confidentialité appliquée à une partie de ce dossier pour éviter la diffusion d'informations classées sensibles non communicables au public en application de l'instruction gouvernementale du 6 novembre 2017 relative à la mise à disposition et aux conditions d'accès des informations potentiellement sensibles pouvant faciliter la commission d'actes de malveillance dans les ICPE et l'avis du 20 février 2020 de la Commission d'accès aux documents administratifs qui a ultérieurement précisé certains points, ne plaide pas en sa faveur.

Ainsi, ni le grand public ni – surtout – les municipalités concernées ne sont destinataires d'éléments essentiels qui touchent directement leur territoire. Il en ressort pour eux non seulement un profond sentiment de frustration, mais aussi l'impression, au-delà des raisons exposées ci-dessus, qu'on veut leur « cacher des choses » : et il est difficile de leur en vouloir alors que par ailleurs ce site, protégé par un simple grillage, est très proche et très visible des infrastructures mitoyennes.

Avis du Commissaire enquêteur :

Je rappelle que le dossier comporte un résumé non technique de l'étude des dangers – absente du dossier pour les raisons exposées plus haut – dans lequel on trouve cependant un certain nombre d'informations suffisantes pour permettre de connaître la nature des risques, leur périmètre et les principales mesures adoptées, ... sans pour autant apporter toutes les réponses sensées apaiser le ressenti défavorable des populations tel qu'exposé ci-dessus.

Sur le projet et sur l'orientation future à moyenne ou longue échéance de l'activité du site

Le projet de SDSP repose sur 3 orientations fondamentales :

- répondre au besoin de stockage des produits qui seront, à terme, exclus du Port Edouard Herriot qui semble devoir entamer une mue progressive et imposer un transfert, au moins provisoire, des capacités de stockage des énergies fossiles dont la fin de l'utilisation, malgré l'orientation en matière de transition environnementale et énergétique du territoire, ne semble pas imminente ;
- prévoir le futur en disposant de capacités propres à assurer le stockage des différents produits énergétiques qui commencent à apparaître – pour l'aviation notamment, produits de type « SAF » – et qui devraient à terme remplacer progressivement les produits fossiles actuels² ;

² Un rapport de l'ACNUSA – Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires – indique que « Les biocarburants constituent à court terme l'un des leviers pour initier la transition énergétique du secteur (aérien) et commencer sa décarbonation. Toutefois les bénéfices de l'utilisation de biocarburants pour la qualité de l'air local demandent encore à être évalués finement ... »

- à plus long terme, stocker sous forme liquide, les produits « primaires » pouvant servir par transformation sur site, à la production et à la distribution d'hydrogène/carburant (par exemple alcool méthylique ou méthanol CH₃OH, ammoniac NH₃)

L'investissement prévu pour réaliser le projet de SDSP est de l'ordre de 30 millions d'euros.

Un tel montant ne peut être investi pour une dizaine ou une quinzaine d'années, aussi SDSP considère que l'ensemble de ce projet pourrait s'étaler sur la période 2025/2027 pour les 2 premières phases et bien au-delà pour la dernière phase encore en réflexion ... ou dans les cartons.

Avis du Commissaire enquêteur :

Je considère que la réflexion de SDSP est très avant-gardiste, réaliste, et s'inscrit bien dans les réflexions futuristes autour de la transition environnementale et énergétique.

Je crains que ces idées soient reprises par d'autres en pariant sur un effondrement hypothétique du transport aérien, et je souhaite que nous donnions à SDSP, qui en a déjà en grande partie l'expertise, les moyens de réaliser ces avancées technologiques majeures dans notre territoire.

Sur les investissements projetés et la part liée à la protection de l'environnement

Le montant total des investissements liés au projet par SDSP est estimé à 30 M€.

Ce montant regroupe :

- un certain nombre de dépenses qui concourent à la protection de l'environnement mais qu'il faut considérer comme des dépenses de bonne pratique industrielle, voire des dépenses réglementaires, sans lesquelles le projet ne pourrait voir le jour : cuvettes de rétention, chaînes de sécurité, etc. ;
- des dépenses supplémentaires qui ne répondent pas à une demande légale, mais qui correspondent à des choix technologiques destinés à protéger l'environnement : bacs à double paroi, implantation de piézomètres supplémentaires pour la surveillance de la nappe souterraine, technologie performante de joints de toits flottants pour limiter les émissions de COV, aménagements paysagers en limite et sur le site, noues d'infiltration d'eaux pluviales, lutte contre les espèces exotiques envahissantes, etc.

Ces derniers investissements sont estimés par SDSP à plus de 4,2 M€

Avis du Commissaire enquêteur :

Je constate que SDSP consacrera 14 % de l'investissement global du projet à des actions exclusivement consacrées à la protection de l'environnement, ce qui est loin d'être négligeable.

Par ailleurs, le projet ne portera atteinte à aucune espèce protégée et ne nécessitera donc l'obtention d'aucune dérogation.

Sur l'urbanisation

Le projet SDSP ne modifie en rien et n'apporte aucune contrainte nouvelle sur les projets d'urbanisation du secteur

Avis du Commissaire enquêteur :

Comme il est dit au § 4.2 de mon rapport d'enquête, et comme je l'exposerai dans mon second rapport de « Conclusions et avis » relatif à la demande d'institution de servitudes d'utilité publique, le projet n'apporte que peu de contraintes supplémentaires par rapport aux contraintes existantes créées par le PPRT.

Il n'y a donc aucune crainte à avoir sur les éventuels projets d'urbanisme sur des tènements proches du site.

Je rappellerai pour ma part que le site de SDSP qui est implanté à Saint-Priest depuis le milieu du 20^{ème} siècle est victime, comme beaucoup de sites industriels, d'un encerclement urbanistique constant qui conduit le public, mais pas que, à considérer qu'il ne serait plus légitime et n'aurait plus sa place dans son environnement actuel.

Un tel raisonnement est gravissime pour le développement, voire le maintien de nos activités industrielles « lourdes » ainsi que pour l'emploi, et je souhaite que SDSP puisse continuer et développer ses activités sur son site.

Sur l'eau

Ressource en eau – Prélèvement dans la nappe :

SDSP dispose sur son site d'un forage dans l'aquifère de la molasse pour réalimenter son bassin/réserve d'eau incendie.

Ce pompage, pour une telle utilisation, n'est pas conforme au SAGE de l'Est lyonnais qui considère cet aquifère comme une nappe patrimoniale à réserver au seul usage d'alimentation en eau potable. Il est cependant rendu obligatoire par l'arrêté d'autorisation d'exploitation du site !

La CLE du sage demande à SDSP d'abandonner et de combler ce captage selon les règles de l'art. SDSP s'engage à respecter cette demande de la CLE, mais demande bien entendu que la disposition actuelle contenue dans l'AP d'autorisation du site soit abrogée.

Avis du Commissaire enquêteur :

La demande de la CLE du sage, que je partage totalement, est tout à fait pertinente afin de supprimer un risque potentiel de grave pollution de cette nappe.

Dans le cadre du projet, je mettrai une réserve à mon avis pour m'assurer que cet abandon et ce comblement seront bien réalisés.

Gestion des eaux pluviales :

La plus grande partie des EP est récupérée et traitée avant rejet dans le réseau communautaire.

Seule une faible partie des EP collectées est rejetée dans le milieu naturel par infiltration (EP dites propres)

Gestion des risques de pollutions :

Différentes mesures sont prises pour éviter et limiter les risques de pollution accidentelle des sols et de la nappe : cuvettes de rétention, réservoirs à double enveloppe, suivi de la nappe par piézomètres, décanteur/déshuileur avant rejet au réseau des eaux de voiries et de cuvettes de rétention, etc.

Avis du Commissaire enquêteur :

Dans le cadre du projet, je recommanderai au pétitionnaire de bien s'assurer que tant d'un point de vue faisabilité technique que réalisation, une étanchéité parfaite des cuvettes de rétention et autres caniveaux soit assurée et maintenue pérenne pour la protection des sols, sous-sols et nappe.

Sur l'air et le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise – PPA3

Proportionnellement à l'augmentation de l'activité du site, le projet devrait entraîner une augmentation de l'émission de composés organique volatils – COV – dans l'air d'environ 59 tonnes/an.

En réponse à la demande que je lui ai faite *via* le compte-rendu de visite du site (Cf. : voir en annexe 2 de mon rapport d'enquête mon CR de visite du site et le mémoire réponse – partie 2 – du pétitionnaire) sur son positionnement sur le PPA3, le pétitionnaire fait une analyse très précise et complète des actions déjà menées – ou qui seront menées dans le cadre du projet – au regard des défis retenus dans ce document.

Il précise notamment « qu'il est important de rappeler que l'augmentation des COV au niveau de SDSP est dû à un transfert d'émission entre différentes sources. SDSP ne saurait préjuger des réductions de COVNM consécutifs aux reports des flux du PEH, mais il est tout à fait possible que la baisse des émissions de COVNM au PEH soit supérieure à l'augmentation des émissions sur SDSP, notamment car il y aura besoin de moins de réservoirs sur SDSP que sur le PEH pour réaliser un trafic équivalent »

Avis du Commissaire enquêteur :

Les actions qui seront mises en œuvre dans le cadre du projet me semblent tout à fait importantes et témoignent, à mon avis, du souci qu'a SDSP pour la réduction de ces émissions.

Il est possible en effet que le bilan réduction au PEH/augmentation sur le site SDSP soit positif, ce qui serait conforme au PPA3 qui demande une réduction de ces émissions « *précurseuses* » de la production d'ozone.

Mais il n'en demeure pas moins que cet argument soit difficilement entendable localement ...

Je recommanderai au pétitionnaire de bien rechercher et s'assurer que tous les moyens techniques raisonnablement envisageables ont bien été retenus, ou bien le cas échéant seront retenus, en complément des moyens envisagés.

Il en va de l'acceptation sociale et administrative de ce projet.

Sur la circulation des poids-lourds

Cet item est l'un des plus fréquemment soulevé dans les contributions. Quelles constatations peut-on faire ?

La circulation routière dans le secteur, notamment de poids-lourds, est indéniablement très importante : environ 4 000 véhicules/jour sur la rue des Pétroles, 2 500 véhicules/jour sur la rue du Charbonnier, 1 900 véhicules/jour sur la rue du Beaujolais.

Consécutivement au démarrage de son projet, SDSP prévoit une augmentation du trafic d'environ 100 camions/jour, soit 300 au lieu de 200 camions/jour sortant par la rue des Pétroles.

Cette circulation supplémentaire viendrait s'ajouter à celle des entreprises implantées localement.

Comme beaucoup d'entreprises, le site de SDSP qui est implanté à Saint-Priest depuis le milieu du 20^{ème} siècle – l'exploitant était à l'origine la SNCF, et il a été autorisé pour la première fois par arrêté du 26 août 1948 – est victime d'un encerclement urbanistique constant qui conduit le public, mais pas que, à considérer qu'il ne serait plus légitime et n'aurait plus sa place dans son environnement actuel.

Une photo datant de 1946, transmise par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse au PV de synthèse de l'enquête, montre bien le site isolé dans un environnement « campagnard » qui ne ressemble en rien à la situation actuelle.

Or, pour revenir au problème de la circulation générale et des poids-lourds en particulier, une très importante zone logistique s'est, depuis, implantée sur Corbas / Vénissieux / Saint-Priest entraînant :

- une importante fréquentation et un énorme flux de véhicules en tous genres issus de cette zone logistique ;
- un encombrement des voiries dont le tracé ne semble pas toujours adapté aux standards de circulation actuels et au gabarit des véhicules qui les empruntent ;
- une dégradation des voiries et des conditions de circulation difficiles (carrefours non adaptés, feux tricolores perturbants, etc.)
- une pollution sonore et atmosphérique, etc.

Dans le même temps, des projets locaux continuent à voir le jour. C'est ainsi que se dessinent :

- le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay (Etoile ferroviaire lyonnaise) porté par la SNCF, dont l'impact sur SDSP n'est pas encore très bien défini (NB : j'en parlerai plus loin dans ce rapport) ;
- le projet de plateforme logistique/fret porté par la SNCF, l'État, la Région, l'Union Européenne et la Métropole de Lyon qui prévoit sur la commune de Saint-Priest, en limite de la commune de Vénissieux :
 - le transit de plus de 5 300 véhicules/jour, dont 7% de poids-lourds,
 - soit un flux de 400 poids-lourds/jour entrants par un portail situé chemin du Charbonnier ou rue du Beaujolais (étude en cours) l'accès routier principal étant le Boulevard Urbain Est, du lundi au vendredi entre 6 h et 21 h et le samedi entre 8 h à 11 h.,
 - le transit d'environ 10% de containers contenant des marchandises dangereuses ...

Les travaux devraient se dérouler courant de l'année 2024.

- l'ouverture par Chronopost à Corbas, de deux hubs Chronofresh et Chronopost Healthcare sous température dirigée. La nouvelle infrastructure, d'une surface totale de 4 500 m², vise à répondre aux nouveaux besoins des secteurs alimentaire et de la santé. Elle comprend notamment 20 quais de chargement poids-lourds.

Chronopost deviendra ainsi, mais le nombre de rotations / jour de poids-lourds n'est pas précisé, le transporteur français doté du plus grand réseau de distribution spécialisé sous température dirigée.

Avis du Commissaire enquêteur :

Je regrette qu'aucune étude d'impact globale de l'ensemble de la circulation dans l'environnement proche n'ait été menée dans le cadre du projet pour expliciter cette situation, mais je note que :

- la présence de poids-lourds supplémentaires due à SDSP n'est en réalité qu'un transfert de flux entre le Port Edouard Herriot, dont certaines activités vont disparaître, et SDSP à Saint-Priest qui vise dans son projet, à reprendre une partie des activités qui vont être supprimées au PEH. ;
- l'augmentation du transit poids-lourds due au projet SDSP représente moins de 2% du trafic local estimé à 8 400 véhicules/jour sur les voiries proches.

Considérant ce que je viens de développer ci-dessus, j'estime :

- qu'une réflexion globale sur le présent de l'ensemble de la zone industrielle de Corbas/Vénissieux/Saint-Priest doit être menée par toutes les parties présentes – Etat, Région, Métropole, Communes, SNCF, etc. – en prenant en compte tous les paramètres propre à améliorer la situation ;
- que SDSP :
 - doit être inclus dans la réflexion afin de lui offrir des solutions propres à lui permettre d'améliorer son ou ses projets, notamment le transport par rail vers ses clients actuels ou futurs ;
 - ne doit pas pâtir de la situation qui s'est créée malgré lui au cours des années, et qu'il doit pouvoir mener à bien son projet.

Je recommanderai cependant au pétitionnaire, tant dans le cadre du projet que dans celui de la situation présente, de continuer l'action déjà entreprise avec ses transporteurs habituels agréés sur l'évolution du parc de véhicules pour rechercher et mettre en œuvre des véhicules à la fois moins bruyants et moins émetteurs de particules fines et gaz polluants précurseurs, pour certains de ces derniers, de production d'ozone O₃ (NO_x, CO, CO₂, etc.)

Sur le projet d'étoile ferroviaire lyonnaise - EFL

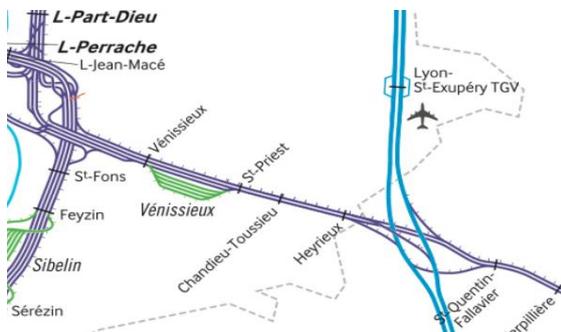
Le projet EFL consiste en la mise à 4 voies du réseau ferré SNCF entre Saint-Fons et Grenay : Ce projet n'est pas identifié dans le dossier, car postérieur à la réalisation de ce dernier et compte-tenu de la quasi concomitance du démarrage de la concertation (24 avril au 4 juin 2023) avec le déroulement de l'enquête.

En l'état actuel des projets SDSP et SNCF, aucun des deux projets n'aurait un impact sur l'autre. En particulier, les nouvelles servitudes d'urbanisme liées à l'activité de SDSP n'auraient aucun impact sur le projet SNCF.

Une modification du PPRT actuel de SDSP/CREALIS serait cependant nécessaire pour ce qui concerne CREALIS.

Avis du Commissaire enquêteur :

Au-delà de l'aspect très local du projet tel qu'il est exposé ci-dessus, il apparaît en pointillé sur le dossier de concertation de l'EFL, un projet de raccordement du contournement ferré de l'agglomération lyonnaise (CFAL) avec la ligne TGV qui dessert la gare de Lyon-Saint-Exupéry. Il n'est pas précisé dans ce document si ce projet emprunterait la ligne TGV ou bien s'il ferait l'objet d'une construction parallèle à cette voie.



Si, à ma connaissance, le projet CFAL est en sommeil, ce raccordement – au moins partiel – jusqu'à l'aéroport serait d'une extrême importance pour le développement d'une desserte fret/ferrée de celui-ci au lieu et place d'une desserte fret/routière des installations existantes ou en cours de réalisation qui soulèvent localement une très forte opposition (projet Amazon)

Et SDSP trouverait inmanquablement dans cette infrastructure la réponse – dont il ne détient pas les clés – à l'un des griefs qui lui est fait sur l'absence actuelle de solution fret/ferré pour ses expéditions.

Sur la défense contre l'incendie

L'étude des dangers complète n'étant pas communiquée au public, je ne me baserai dans cette analyse que sur les éléments trouvés dans le résumé non technique de l'ED, les préconisations et l'observation complémentaire du Service Départemental et Métropolitain d'Incendie et de Secours (SDMIS) et mes propres constatations lors de la visite du site.

Avis du Commissaire enquêteur :

Le site de SDSP peut disposer :

- **en interne**, d'installations de défense contre l'incendie (eau et émulseur permettant de respecter les valeurs usuelles de la profession – taux d'application, dosage d'émulseur – en fonction des volumes et surfaces impliqués), équipements secondaires de mise en œuvre (couronnes d'arrosage, boîtes à mousse, déversoirs, canons, etc.)

La réglementation sur les produits d'extinction ayant changé, le pétitionnaire précise, en réponse à l'inquiétude relevée dans certaines contributions, que ceux-ci ne pourront prochainement plus contenir certaines substances comme les PFAS.

- **en externe**, des moyens mis en œuvre par les secours publics avec leurs propres engins sur le réseau d'eau local dont il est dit par le SDMIS qu'il est « inépuisable ».

Les moyens de défense contre l'incendie me paraissent adaptés à la situation et aux activités actuelles. Je n'éprouve à ce sujet aucune inquiétude, même si un incendie de stockage de produits pétroliers reste toujours spectaculaire.

Dans le cadre du projet, je recommanderai cependant au pétitionnaire de faire valider par la profession pétrolière (GESIP ou autre), à la fois la qualité et la quantité des moyens dont il dispose (matériel, émulseur) et leur adéquation avec les risques nouveaux (produits, quantités stockées ou mises en œuvre, etc.)

Sur la sécurité des procédés

Compte tenu de la confidentialité d'une partie du dossier, je ne peux que me référer à la question que j'ai posée au pétitionnaire *via* le compte-rendu de visite du site et à la réponse qui m'en a été faite par le pétitionnaire dans son mémoire réponse :

Q : Le tableau 11 page 32/37 synthétise les barrières de sécurité du site. Comment ces éléments, chaînes, opérations sont-ils répertoriés, classés, suivis ?

Réponse de SDSP : « Les chaînes de sécurité sont déterminées dans le cadre de la réalisation de l'étude de dangers (pièce confidentielle du DDAE). L'annexe 11 de cette étude présente, de manière synthétique, toutes les chaînes de sécurité et notamment :

- La fonction ;
- La composition ;
- La méthode de test ;
- La maintenance préventive réalisée.

Ces informations sont ensuite reprises dans le Système de Management Intégré de SDSP et notamment :

- Dans des « fiches Mesure de Maîtrise des Risques », qui décrivent précisément les chaînes de sécurité ;
- Dans la Consigne Particulière d'Exploitation « CPE 11 DSP Contrôle et maintenance des MMR » et les documents associés. Cette consigne décrit :
 - o Les contrôles de fonctionnement ;
 - o Les opérations de maintenance préventive ;
 - o Les mesures en cas de fonctionnement en mode dégradé.

Enfin, ces chaînes de sécurité sont suivies via le système de Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur (GMAO) de SDSP qui permet d'assurer une traçabilité complète des opérations menées sur ces équipements »

Avis du Commissaire enquêteur :

Dans les limites qu'autorise la confidentialité du document, cette réponse me paraît témoigner d'une pratique tout à fait professionnelle de la gestion sécurité des procédés.

Sur l'impact sur l'emploi

Le personnel organique actuel est de 12 personnes en CDI. Il devrait évoluer positivement par l'embauche permanente de 1 à 4 personnes supplémentaires.

Les emplois induits et entreprises sous-traitantes, représentent actuellement pour leur part 60 équivalents/temps plein. Ce chiffre devrait évoluer positivement de 10 équivalents/temps pleins par an pour s'élever à un total de 70 équivalents/temps plein permanents.

Enfin, les travaux pour la réalisation du projet devraient représenter près de 200 emplois temps plein par an pendant 2 ans.

Avis du Commissaire enquêteur :

Le projet de SDSP aura donc ponctuellement un impact très positif sur l'emploi pendant les 2 années que dureront les travaux.

A terme le fonctionnement du site de SDSP représentera un impact positif sur l'emploi de 11 à 14 personnes en permanence.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

J'ai constaté au cours de mon enquête que la société SDSP était soumise à un flux de critiques dont beaucoup ne me semblent pas – ou alors très peu – fondées à son endroit.

Dans l'analyse qui précède, j'ai voulu à cet égard, tenter de rétablir et montrer une vérité sur tous les points évoqués que le public, confronté à une situation localement difficile, à un dossier en partie soumis à une confidentialité mal ressentie et à un sujet qu'il ne maîtrise pas ou peu, ne voulait ou ne pouvait voir.

EN CONSÉQUENCE DE L'ANALYSE QUI PRECEDE,

Je considère que le projet porté par SDSP est cohérent, réfléchi, technique, non porteur de risques graves pour l'environnement et qu'il s'inscrit parfaitement dans le processus de transition écologique.

Il a ainsi toute sa place au sein du site existant de Saint-Priest.

Aussi, j'émet un

Avis favorable

à la demande d'autorisation environnementale en vue de l'extension du dépôt de produits pétroliers présentée par la société SDSP à Saint-Priest

avec la réserve et les quatre recommandations qui suivent :

Réserve 1 :

SDSP dispose d'un pompage dans la nappe de la molasse pour l'approvisionnement en eau de sa réserve incendie. Ce pompage, pour une telle utilisation, n'est pas conforme au SAGE de l'Est lyonnais qui considère cet aquifère comme une nappe patrimoniale à réserver au seul usage d'alimentation en eau potable.

Je demande que ce pompage soit abandonné et que le puits de captage soit comblé dans les règles de l'art.

Cette disposition devra être inscrite dans l'arrêté préfectoral d'autorisation qui devra également être modifié pour supprimer l'obligation qui était faite jusqu'à ce jour à SDSP de procéder à ce type de pompage.

Recommandation 1 :

Gestion des risques de pollutions des sols, sous-sol et nappe :

Différentes mesures sont prises pour éviter et limiter les risques de pollution accidentelle des sols et de la nappe : cuvettes de rétention, réservoirs à double enveloppe, suivi de la nappe par piézomètres, décanteur/déshuileur avant rejet au réseau des eaux de voiries et de cuvettes de rétention, etc.

Je recommande au pétitionnaire de bien s'assurer que tant d'un point de vue faisabilité technique que réalisation, une étanchéité parfaite des cuvettes de rétention et autres caniveaux soit assurée et maintenue pérenne pour la protection des sols, sous-sols et nappe.

Recommandation 2 :

Emissions de COV :

Il est possible que le bilan réduction au PEH/augmentation sur le site SDSP soit positif, ce qui serait conforme au PPA3 qui demande une réduction des émissions de COV « précurseuses » de la production d'ozone. Mais il n'en demeure pas moins que cet argument est difficilement entendable localement.

Je recommande au pétitionnaire de bien rechercher et s'assurer que tous les moyens techniques raisonnablement envisageables ont bien été retenus, ou bien le cas échéant seront retenus, pour la réduction des émissions de COV, en complément des moyens déjà envisagés dans le projet.

Recommandation 3 :

La circulation des poids-lourds est particulièrement importante dans toute la zone industrielle et logistique de Corbas / Saint-Priest / Vénissieux. De nombreux projets viennent encore, à des degrés divers, aggraver cette situation, dont le projet de SDSP.

Je recommande au pétitionnaire, qui a déjà entamé des actions avec les transporteurs qui opèrent sur son site, de continuer ces actions déjà entreprises sur l'évolution du parc de véhicules pour rechercher et mettre en œuvre des véhicules à la fois moins bruyants et moins émetteurs de particules fines et gaz polluants précurseurs, pour certains de ces derniers, de production d'ozone O₃ (NO_x, CO, CO₂, etc.)

Recommandation 4 :

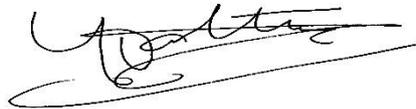
Les moyens de défense contre l'incendie me paraissent adaptés à la situation et aux activités actuelles. Je n'éprouve à ce sujet aucune inquiétude, même si un incendie de stockage de produits pétroliers reste toujours spectaculaire.

Je recommande cependant au pétitionnaire de faire valider par la profession pétrolière (GESIP), à la fois la qualité et la quantité des moyens dont il dispose (matériel, émulseur) et leur adéquation avec les risques nouveaux (produits, quantités stockées ou mises en œuvre, etc.)

Fin de ce rapport

Je remercie l'administration de bien vouloir me transmettre ampliation des décisions qui seront prises à l'issue de cette enquête

A Lyon, le 13 juillet 2023



Yves VALENTIN
Commissaire enquêteur