



PRÉFET DE LA RÉGION GRAND EST

Strasbourg, le 06 NOV. 2017.

Avis de l'Autorité Environnementale

Nom du pétitionnaire	SCA
Commune(s)	Saint-Louis
Département(s)	Haut-Rhin (68)
Objet de la demande	Demande d'autorisation d'exploiter un dépôt de carburant
Accusé de réception du dossier :	31/07/17

RAPPEL : En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public (dans le dossier soumis à la consultation publique et sur internet).

Il ne porte pas sur l'opportunité du projet et n'est donc ni favorable ni défavorable à son autorisation.

Il évalue la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage (les points positifs et les points négatifs) et la prise en compte de l'environnement par le projet (les points faibles et les points forts).

Il permet au maître d'ouvrage d'améliorer, le cas échéant, la qualité de l'étude d'impact du projet et la prise en compte de l'environnement dans son projet.

Il facilite la compréhension du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

Ce dossier est soumis à étude d'impact au titre de l'article R. 512-6 du code de l'environnement.

Il fait donc l'objet d'une évaluation environnementale et par conséquent d'un avis du préfet de région en sa qualité d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement – dite Autorité Environnementale – (article R.122-7 du code de l'environnement).

Le Préfet du Haut-Rhin (Direction Départementale des Territoires) et le directeur de l'Agence Régionale de Santé ont été consultés lors de son élaboration.

Le présent avis vient compléter un premier avis de l'autorité environnementale, émis en date du 02 août 2017 sur ce projet, dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire.

A – Synthèse de l'avis

La société Stockage de Carburant Aviation (SCA) exploite sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse deux dépôts de carburant. Son projet vise à regrouper ses activités sur une seule des deux implantations.

Le dossier comporte les éléments exigés par le code de l'environnement. Il présente de façon plus ou moins pertinente les impacts liés au projet et les mesures envisagées pour les réduire ou les supprimer.

L'étude d'impact aurait pu être améliorée en hiérarchisant les impacts environnementaux du projet. Néanmoins, ceux-ci sont limités : le secteur est fortement urbanisé, l'emprise du projet n'est pas modifiée et le volume d'activité est inchangé. Les principaux enjeux sont la protection des captages d'eau potable et celle de la qualité de l'air.

L'étude de dangers aurait pu être améliorée en précisant les éléments suivants dans l'analyse préliminaires des risques :

- l'impact des mesures de maîtrise des risques par rapport à la séquence accidentelle considérée ;
- les éléments justifiant de certaines intensités des phénomènes dangereux retenus.

B – Présentation détaillée

1. Présentation générale du projet

La société Stockage de Carburant Aviation (SCA) exploite sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse deux dépôts de carburant. Sur chacun de ces dépôts, ses principales activités sont :

- le stockage de carburant pour les avions ;
- le remplissage des aviateurs assurant la livraison en carburant des avions sur la piste.

Elle demande l'autorisation de modifier ses installations pour :

- regrouper l'ensemble de ses activités sur un seul des deux sites ;
- transformer le second en un parking pour aviateurs.

Le projet consiste donc en la modernisation d'un des deux dépôts actuels d'hydrocarbures dédiés à l'avitaillement des avions sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse et en la transformation de l'autre site en une zone de parking pour aviateurs.

Les modifications envisagées sur le site faisant l'objet de la modernisation sont :

- le regroupement des activités de stockage sur un seul site et l'augmentation de la capacité totale de stockage de 1500 m³ à 1940 m³ ;
- la création d'une zone dédiée exclusivement au dépotage des camions alimentant les stockages en carburant ;
- la transformation des aires de dépotage actuelles en aires de chargement des aviateurs.

L'emprise actuelle des activités gérées par la société Stockage de Carburant Aviation (SCA) n'est pas modifiée.

2. Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact figurant au dossier transmis le 31 juillet 2017 comprend tous les éléments prévus à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

2.1. articulation avec d'autres projets et documents de planification, articulation avec d'autres procédures

Le dossier présente les principales orientations des trois documents d'urbanisme et d'aménagement applicables. Il justifie la compatibilité du projet avec :

- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhin-Meuse 2015 ;
- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) III-Nappe-Rhin 2015 ;
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Louis.

L'étude n'a pas identifié d'autres projets en cours aux alentours.

2.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et identification des enjeux environnementaux.

Le dossier présente pour l'état initial, un nombre important d'informations et de données sur l'ensemble des thématiques. Leur nombre n'est pas proportionné aux enjeux environnementaux du projet.

Le dossier présente les impacts du projet sur l'environnement de façon qualitative. Il aurait dû les hiérarchiser en fonction de leur importance et de l'environnement.

L'autorité environnementale considère au vu de la nature des activités, de la localisation du projet dans le périmètre d'une installation classée implantée sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse, que les principaux enjeux environnementaux concernent la population humaine (santé et commodité du voisinage) :

- la qualité de l'eau potable ;
- la qualité de l'air.

2.3. Analyse des impacts notables potentiels du projet sur l'environnement

Le projet est situé dans une zone fortement urbanisée. Le périmètre du site n'est pas modifié par le projet.

Impact sur la qualité de l'eau potable

Une importante nappe phréatique (la plus grande d'Europe) est présente dans les alluvions de la plaine du Rhin, au droit de la zone d'implantation du site. L'eau de la nappe est utilisée pour des usages domestiques, industriels ou agricoles. Du fait des activités humaines, environ 11 % de la surface de la nappe présente une eau non potable à l'heure actuelle. Plusieurs captages d'eau potable sont présents dans un rayon de 5 km du projet, le plus proche étant situé à 800 m. Le dossier indique que le site se situe vraisemblablement dans le périmètre de protection du champ captant de l'aéroport, pour lequel la procédure de protection du captage et la demande d'utilité publique sont en cours. Le site est également compris dans le périmètre de protection éloigné des captages de la ville de Saint-Louis.

Conformément à la réglementation, toutes les mesures seront prises pour éviter une pollution des eaux souterraines. Toutes les cuves de stockage d'hydrocarbures sont des cuves à double enveloppe avec détection de fuite. L'exploitant est soumis à une surveillance de la qualité des eaux souterraines et propose de la continuer, afin de pouvoir anticiper tout impact d'une éventuelle pollution sur les usages considérés.

Impact sur la qualité de l'air

Le projet implique l'approvisionnement du dépôt en carburant par camions. Le trafic des camions, les activités de stockage et de chargement des avitailleurs, génèrent des émissions de composés organiques volatils lors des déplacements de véhicules et lors du transfert de carburant des camions vers le stockage pour l'approvisionnement et des stockages vers les avitailleurs. Néanmoins, le projet ne modifie pas le volume des émissions dans l'air, la quantité de carburant transitant dans les stockages étant inchangée. Il modifie partiellement leur localisation : les rejets seront localisés sur un seul des deux sites au lieu de deux. Le mode de stockage enterré des hydrocarbures limite les émissions de composés organiques volatils, du fait du moindre échauffement par rayonnement solaire.

2.4. Mesures correctrices (éviter, réduire, compenser) et dispositif de suivi

Phase travaux

La phase chantier aura des effets temporaires sur l'environnement et le voisinage très limités, compte tenu des mesures qui seront mises en œuvre. Les principales mesures pouvant être citées sont :

- le traitement dans une filière adaptée des déchets ;
- la vitesse de circulation des engins limitée ;
- des horaires de chantier compatibles avec l'activité de l'environnement, pour limiter les nuisances sonores.

Pollution de l'air

Les émissions de composés organiques volatils liées au trafic des camions et au transfert de carburant sont inhérentes à l'activité. Celles liées au stockage du carburant sont limitées par le mode de stockage en cuve enterrée.

Pollution des eaux

Les eaux pluviales issues des voiries et du parking des aviateurs rejoindront après traitement sur site le réseau de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, dont l'exutoire final est le milieu naturel par infiltration. La destination des eaux pluviales issues des toitures n'est pas définie précisément : elles seront collectées et envoyées vers le réseau de l'aéroport ou infiltrées dans le sol. Dans tous les cas, le porteur de projet doit s'assurer du respect des recommandations techniques générales applicables aux opérations de rejets d'eaux pluviales et d'imperméabilisation approuvées par le Conseil Départemental d'Hygiène du 7 mars 2002.

2.5 Remise en état et garanties financières

Lors de la cessation d'exploitation du site, les installations seront remises à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, en état de fonctionnement, conformément à la convention de Délégation de Service signée entre l'aéroport et la société SCA. Les installations seront nettoyées et les déchets évacués. L'usage futur du site en cas de cessation d'activité sera aéroportuaire, conformément à la convention franco-suisse du 04/07/1949 et au Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Louis approuvé le 03/11/2016. L'activité du site n'est pas soumise à obligation de constitution de garanties financières préalablement à sa mise en service.

2.6. Présentation des solutions alternatives, justification du projet et exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu

Le dossier ne présente pas formellement de solutions alternatives au projet. Néanmoins, au vu de l'activité de stockage existante, aucune solution alternative ne peut être proposée.

2-7 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact traite de l'ensemble des effets sur l'environnement. Il aurait dû les hiérarchiser pour identifier les principaux enjeux.

3. Étude de dangers

3.1 Identification et caractérisation des potentiels de dangers

L'étude de dangers présente la démarche d'analyse de risques mise en œuvre. Elle identifie les principaux potentiels de danger liés aux produits et aux activités mis en œuvre sur le site, ainsi que ceux liés aux agresseurs externes. Le principal potentiel de danger est l'incendie d'une nappe d'hydrocarbures consécutive à un épandage de produit au niveau des différentes zones de l'installation : dépotage, chargement et parking des aviateurs.

3.2. Quantification et hiérarchisation des phénomènes dangereux examinés

L'identification et la hiérarchisation des risques est réalisée au travers d'une analyse de risques visant à décrire les scénarios qui conduisent aux phénomènes dangereux et accidents potentiels. Elle est conduite en trois étapes :

- Identification des potentiels de dangers ;
- Analyse préliminaire des risques ;
- Analyse détaillée des risques.

L'analyse préliminaire des risques identifie les phénomènes dangereux susceptibles d'avoir des effets à l'extérieur du site. L'intensité des phénomènes est évaluée selon une échelle qualitative.

L'intensité retenue dans l'analyse préliminaire des risques pour les différents phénomènes dangereux aurait dû être justifiée. L'impact des nombreuses mesures de maîtrise des risques identifiées dans l'analyse préliminaire des risques aurait dû être explicité par rapport à la séquence accidentelle considérée. De plus, l'exploitant n'a pas respecté la règle qu'il s'était fixée : étudier dans l'analyse détaillée des risques tous les phénomènes dangereux d'intensité supérieure ou égale 2 identifiés dans l'analyse préliminaire des risques.

L'analyse détaillée des risques détermine la probabilité des phénomènes dangereux potentiels et la gravité des accidents qui leur sont associés. Les probabilités d'occurrence des phénomènes dangereux ont été évaluées selon une méthode quantitative, à partir de la fréquence des événements initiateurs et des niveaux de confiance des mesures de maîtrise des risques agissant en prévention ou en limitation des effets. L'analyse détaillée des risques respecte la méthodologie nationale en vigueur. Certaines hypothèses des modélisations auraient pu être justifiées. Les insuffisances de l'étude de dangers ne sont cependant pas

susceptibles de remettre en cause les conclusions obtenues.

Les accidents potentiels susceptibles d'affecter les personnes à l'extérieur du site ont été positionnés dans la grille d'appréciation de la démarche de maîtrise des risques ou « grille MMR » de la circulaire du 10 mai 2010 délimitée par trois zones (Risque élevé – Risques intermédiaire – Risque moindre). Six séquences d'accident avec des effets à l'extérieur du site sont positionnées dans cette grille :

- 4 séquences en zone de risque intermédiaire, pour lesquelles toutes les mesures de maîtrise des risques envisageables dont le coût n'est pas disproportionné par rapport aux bénéfices attendus, soit en termes de sécurité globale de l'installation, soit en termes de sécurité pour les intérêts visés à l'article L. 511-1 du code de l'environnement, doivent être mises en œuvre ;
- 2 séquences en zone de risque moindre, où le risque résiduel n'implique pas d'obligation de réduction complémentaire du risque d'accident.

Les quatre séquences accidentelles en zone de risque intermédiaire sont les suivantes :

- Feu sur l'ensemble de la zone de dépotage ;
- Feu sur une aire de stationnement des aviateurs (emplacement simple) ;
- Feu sur une aire de stationnement des aviateurs (emplacement double) ;
- Feu sur l'ensemble d'une zone de stationnement des aviateurs.

Pour quatre des 6 scénarios avec des effets à l'extérieur du site, les espaces potentiellement impactés à l'extérieur du site correspondent à des terrains non bâtis de la zone aéroportuaire. Les zones potentiellement impactées pour les deux autres scénarios sont :

- Un accès de service piéton pour les employés de l'aéroport ;
- Une route de service de l'aéroport ;
- Une sortie d'un parking réservé aux employés de l'aéroport.

Ces zones sont impactées pour chacun des scénarios par :

- les zones d'effets irréversibles pour l'un ;
- les zones d'effets irréversibles, létaux et létaux significatifs pour l'autre.

3.3. Identification des mesures prises par l'exploitant

L'étude de dangers décrit les mesures de maîtrise des risques propres à réduire la probabilité et les effets des phénomènes dangereux. Pour les 4 séquences accidentelles en zone de risque intermédiaire, les mesures de maîtrise des risques proposées par l'exploitant sont les suivantes :

- Protection Incendie au niveau des postes de dépotage et du parking des aviateurs ;
- Bouton d'arrêt d'urgence.

L'exploitant indique qu'il n'est pas prévu de mettre en place des mesures de maîtrise complémentaires, compte tenu des investissements envisagés en matière de sécurité sur le site.

3.4. Qualité du résumé non technique de l'étude de dangers

Le résumé non technique de l'étude de dangers est clair, compréhensible pour le public et traite des risques principaux.

4. Prise en compte de l'environnement dans le projet

Le dossier comporte les éléments exigés par le code de l'environnement. La quantité importante de données et d'informations présente dans l'étude d'impact nuit à la bonne compréhension du dossier. Elle ne facilite pas l'appropriation des enjeux du projet. Néanmoins, les impacts sur l'environnement sont limités : le secteur est fortement urbanisé et présente donc peu de fonctionnalités écologiques, l'emprise du projet n'est pas modifiée, et l'activité existante est déjà soumise à autorisation au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le Préfet,

